IDEI
CONTEMPORANE

ORAȘELE ÎN MIȘCARE

ARNOLD TOYNBEE

EDITURA POLITICĂ

IDEI CONTEMPORANE

ARNOLD TOYNBEE

ORAŞELE ÎN MIŞCARE

Prefaţă de
Acad. EMIL CONDURACHI

Postfaţă de
CRISTIAN POPIŞTEANU

Traducere din limba engleză de
LEONTINA MOGA

1979

EDITURA POLITICĂ
BUCUREŞTI

Coperta de VALENTINA BOROŞ

ARNOLD TOYNBEE
CITIES ON THE MOVE

Oxford University Press, London —
New York — Toronto, 1970

PREFAȚĂ

Lucrarea de față ocupă din multe puncte de vedere un loc aparte, substanțial diferit, în opera lui Arnold Toynbee. Într-adevăr, Orașele în mișcare — *problemă capitală și, mai mult decît atît, de o stringentă actualitate — este o carte care dovedește o seamă de calități: spirit critic, confruntare judicioasă a unor situații și aspecte proprii dezvoltării tuturor orașelor din lume în trecut, în prezent și în viitor, calități care, spre a o spune deschis de la început, contrastează adeseori în chip flagrant cu gîndirea idealistă, de multe ori mistică, ce apare la fiecare pas în opera acestui cunoscut specialist în domeniul filozofiei istoriei.*

De aceea, considerăm necesar să subliniem în chip succint trăsăturile generale ale gîndirii lui Arnold Toynbee și ale poziției pe care concepția sa o ocupă în istoriografia burgheză contemporană.

Opera fundamentală a lui Arnold Toynbee, Studiul istoriei — A Study of History, *apărută între 1934 și 1954 în zece volume, încearcă să îmbrățișeze întreaga istorie a omenirii, privită în special din punctul de vedere al istoriei civilizațiilor. Trebuie subliniat faptul, evident pozitiv, că această operă depășește cadrul strîmt al istoriei europene și cu atît mai mult cadrul ideologic și politic reacționar al unor așa-zise civilizații inferioare și superioare, concepție reprezentată în special de istoricii rasiști.*

Trebuie subliniat de asemenea că, în contrast cu opera filozofului german O. Spengler, Declinul Occidentului — Der Untergang des Abendlandes, *apărută imediat după primul război mondial, în condițiile specifice prăbușirii imperiului german, și impregnată de un profund pesimism, opera lui Toynbee încearcă să sublinieze originalitatea și vitalitatea tuturor civilizațiilor istorice — după el, în număr de 30 —, civilizații care pot fi comparate între ele în condițiile geografice și umane proprii.*

Terminologia folosită în opera sa de Arnold Toynbee face apel la o seamă de elemente fie tehnice, fie spirituale, elemente a căror interacțiune ar explica geneza și dezvoltarea fiecărei civilizații în parte. Unele dintre ele au apărut spontan ; altele au suferit influențe venite uneori de foarte departe. Merită a fi subliniat faptul că Toynbee respinge teoriile potrivit cărora condițiile geografice și climatice au jucat în chip absolut un rol determinant în geneza civilizațiilor sau în diferențierea popoarelor. Din contră, el arată — și nu putem fi decît de acord din acest punct de vedere cu Toynbee — că medii geografice asemănătoare pot constitui locul de naștere a unor civilizații deosebite, în timp ce alteori medii geografice deosebite cauzează efecte asemănătoare.

După Toynbee, soluția acestei atît de complexe probleme constă în acțiunea comună a celor doi factori, pe de o parte mediul geografic, pe de altă parte omul și natura în interacțiunea lor.

Mediul geografic exercită asupra omului un stimulent sau, spre a folosi termenul tehnic folosit de Toynbee, o „provocare" (Ying, challenge), *în timp ce felul în care omul reacționează la această provocare a naturii reprezintă răspunsul său* (Yang, response). *Acești doi termeni, Ying și Yang, de origine chineză, sînt întovărășiți în expunerea sa de numeroși alți termeni, a căror formulare este mai mult sau mai puțin precisă,*

ca de pildă stat universal, secesiune, schismă, dezintegrare, minoritate creatoare, minoritate dominantă, nemesis, eterializare, palingenezie, proletariat intern și extern etc.

Dincolo de acești termeni, care uneori exprimă realități incontestabile, începe însă partea net idealistă, adeseori mistică, a operei lui Toynbee. Religiile universale — în special creștinismul, budismul, islamismul — ar fi jucat în dezvoltarea civilizațiilor un rol mai mare decît acela al realităților materiale. Este de subliniat de asemenea ideea că „obiectul istoriei trebuie să fie nu națiunile, nu statele naționale independente și suverane, ci grupele umane mai cuprinzătoare, civilizațiile care își sînt teoretic suficiente lor înșeși, pentru explicarea și înțelegerea cărora nu este nevoie să se recurgă și la alte comunități și pe care el le mai numește și societăți" [1].

Pasajul acesta reprezintă sinteza gîndirii lui Toynbee. Nu este în intenția noastră de a intra în discuția elementelor acestei concepții, mai ales că unele dintre ele, ca de pildă rolul excesiv acordat religiilor — după Toynbee, viitoarea civilizație a omenirii ar trebui să fie o „Respublica Christiana" —, sau rolul personalităților în istorie, ne-ar duce prea departe. Ceea ce interesează în rîndurile de față este faptul că, spre deosebire de propria sa teorie — așa-zisa „teorie a civilizațiilor paralele", care în fond ignorează existența unui proces unitar al istoriei lumii —, lucrarea Orașele în mișcare *analizează cu mult mai multă perspicacitate și adeseori cu multă înțelegere originea, rolul în trecut, în prezent și în viitor al orașelor.*

În această ordine de idei, e bine să arătăm că în legătură cu dezvoltarea viitoare a orașelor există, după cum se știe, mai multe puncte de vedere, mai multe interpretări date de diverși

[1] N. Bagdasar, *Teoreticieni ai civilizației*, în colecția „Sinteze sociologice", București, 1969, p. 12.

gînditori. În această carte, Toynbee prezintă un punct de vedere propriu, discutabil.

În mai multe rînduri Toynbee vorbește despre Ecumenopolis, „orașul mondial", înțelegînd prin această noțiune una sau cîteva grupări de centre urbane din regiuni întinse ale globului. Avem de-a face aici cu una dintre expresiile modului naiv și eclectic în care autorul concepe dezvoltarea viitoare. Totuși, el nu pune în discuție dezvoltarea națiunilor sau afirmarea suveranității statelor. Ca și la un alt mare savant, Albert Einstein, la Toynbee această viziune este mai degrabă umanistă și sceptică decît antinațională.

E adevărat că nici în această lucrare nu lipsesc o seamă de confuzii sau de comparații nejustificate. Prima dintre aceste confuzii o reflectă felul în care autorul lucrării de față își imaginează apariția însăși a orașelor. Exemplul cel mai concludent din acest punct de vedere îl constituie afirmația că așezarea neolitică, puternic întărită, de la Jerihon, descoperire de-a dreptul senzațională făcută acum două decenii, ar constitui „primul oraș" din lume. Mai ciudată apare afirmația că și așezarea — dealtfel foarte interesantă, dar foarte modestă — de la Lepenski Vir, de pe malul iugoslav al Dunării, ar trebui considerată, de asemenea, ca fiind un oraș străvechi.

Iată-ne deci obligați să reluăm, măcar în cîteva cuvinte, problema genezei și caracterului social-economic și politic al orașelor, problemă căreia Marx și Engels i-au dat demult un răspuns clar, izvorît din concepția materialist-dialectică și istorică.

Cele mai vechi orașe din istoria societății omenești au apărut nu în epoca orînduirii comunei primitive, cum afirmă Toynbee, ci în faza constituirii în Orient a acelei societăți împărțite în clase antagonice, în care peste obștile sătești, reprezentînd adevăratele ei celule social-economice, s-a dezvoltat o aristocrație militară și re-

ligioasă, în fruntea căreia a apărut ca șef suprem și stăpîn absolut al pămîntului despotul oriental.

Peste, și în contrast cu aceste obști rurale, al căror ritm de dezvoltare extrem de lent constituie un aspect specific, societatea a cunoscut și o dezvoltare a vieții urbane. Ea constituie, dealtfel, una din marile inovații pe care vechiul Orient le-a adus istoriei universale. Locul orașelor în evoluția social-economică a Orientului antic a fost deosebit de important. Dealtminteri, întreaga evoluție a omenirii a cunoscut, odată cu apariția primelor aglomerații cu caracter urban, o deosebit de importantă concentrare a anumitor forțe de producție și o diviziune tot mai accentuată a muncii.

„Baza oricărei diviziuni dezvoltate a muncii, mijlocite prin schimbul de mărfuri — spune Marx — o constituie separarea orașului de sat. *Se poate spune că întreaga istorie economică a societății este rezumată în mișcarea acestei opoziții...“* [2]. *Aceste rînduri sintetizează concluziile sale mai vechi, expuse încă din 1845 în* Ideologia germană. *Ele subliniau, pe lîngă faptul separării orașului de sat, și procesul intern al noilor aglomerații urbane. De pe urma acestui proces, al cărui caracter dinamic apare în contrast cu caracterul lent, aproape static, al aglomerațiilor rurale, are loc apariția claselor sociale, cu toate consecințele lor social-economice, pe care le conțin în germene pentru întreaga istorie universală. „Cea mai mare diviziune a muncii materiale și spirituale este separarea orașului de sat. Opoziția dintre oraș și sat... străbate întreaga istorie a civilizației pînă în ziua de azi. Odată cu orașul s-a ivit necesitatea administrației, a poliției, a impozitelor etc... Aici s-a manifestat pentru prima oară împărțirea populației în două mari clase, împărțire bazată nemijlocit pe diviziunea*

[2] K. Marx și F. Engels, *Opere*, vol. 23, București, Editura politică, 1966, p. 363

muncii și pe uneltele de producție. Orașul reprezintă faptul concentrării populației, a uneltelor de producție..., în timp ce satul ilustrează tocmai faptul opus, izolarea și fărîmițarea" [3].

Fenomenul apariției primelor orașe din Orientul apropiat prezintă o seamă de aspecte specifice, izvorînd din însăși evoluția anterioară a societății orientale. Constituirea și evoluția obștilor agrare, cu structura lor internă deosebită de cea mediteraneană, greco-romană, nu a putut evolua în chip spontan spre constituirea primelor aglomerații urbane. Marx a subliniat pe drept cuvînt rolul șefului statelor orientale în formarea lor. „În societățile asiatice — scrie el —, unde suveranul este posesorul exclusiv al plusprodusului țării, apar, datorită schimbului venitului său cu free hands *(brațe de muncă libere), cum le numește Steuart, orașe întregi, care în fond nu sînt altceva decît tabere nomade"* [4]. *El subliniază în aceeași operă și însemnătatea comerțului exterior în crearea și dezvoltarea acestor prime aglomerații urbane, comerț exterior de care monarhia orientală, ca și aristocrația din jurul său nu se puteau dispensa: „Orașe propriu-zise se formează, alături de aceste sate, numai acolo unde există o poziție deosebit de favorabilă pentru comerțul exterior, sau acolo unde căpetenia statului și satrapii săi își schimbă venitul (plusprodusul) lor pe muncă și îl cheltuiesc ca fond al muncii"* [5].

Acest plusprodus, realizat datorită creșterii producției în toate ramurile — creșterea vitelor, agricultură, meșteșuguri casnice —, a fost cel puțin în parte preluat de organele administrative ale colectivităților agricole. Însușirea acestui plusprodus și sporirea cantității de

[3] K. Marx și F. Engels, *Opere*, vol. 3, București, Editura politică, 1962, ed. a II-a, p. 51.
[4] K. Marx, *Bazele criticii economiei politice*, partea I, București, Editura politică, 1972, p. 419.
[5] *Ibidem*, p. 426.

muncă solicitată obștei [6] *în vederea creșterii bunurilor obținute pe această cale au constituit premisa primelor diferențieri social-economice în sînul acestor comunități* [7]. *Activitatea războinică și prada obținută în luptă — vite, chiar și prizonieri, transformați în robi — accentuau acest proces de diferențiere. O și mai mare parte a acestui plusprodus, adunat în regiuni din ce în ce mai întinse, era însușit însă de șeful statului, care concentra astfel în mîinile sale o rentă în produse pe care o folosea pentru propriul său consum, pentru distribuirea ei, tot în natură, în folosul celor din jurul său, demnitari și slujitori, pentru meșteșugarii care lucrau în interesul său și, în sfîrșit, pentru schimb. Ajuns în mîna șefului statului, acest plusprodus, ce-i revenea ca o rentă în produse, se transformă pentru prima oară în* marfă *destinată schimbului. Metalurgia aurului și în special a bronzului, atît de necesare fabricării de podoabe și arme, dorința de a obține unele produse de lux din regiuni mai îndepărtate (numeroase documente orientale de mai tîrziu reflectă o adevărată sete de pietre semi-prețioase), necesare unei afirmări cu caracter social, îi obligau pe acești șefi la intensificarea unor schimburi comerciale ce necesitau o tot mai mare cantitate de produse, obținute sub formă de impozite de la comunitățile în subordine. Aceste necesități economice și financiare explică dealtfel și frecvența războaielor de jaf din Orient, precum și tendința de acaparare a noi teritorii, cu noi comunități*

---

[6] Vezi F. Engels, *Originea familiei, a proprietății private și a statului*, București, Editura politică, 1961, ed. a V-a, p. 162.

[7] Vezi K. Marx, *op. cit.*, p. 425 : „O parte din supramuncă aparține căpeteniilor obștii, care în cele din urmă apar ca o *persoană*, și această supramuncă se prezintă fie sub forma tributului etc., fie sub forma muncilor executate în comun pentru proslăvirea unității întruchipate în despotul real sau în ființa tribală imaginară care e divinitatea".

rurale și urbane, destinate să sporească tezaurul acestor despoți. Cu cît proprietarul întregului teritoriu își însușea un plusprodus mai substanțial, cu atît sporea și capacitatea lui de a-și satisface nevoia de înarmare, de întreținere a unei adevărate curți de demnitari și de slujitori. „În cadrul unor rînduieli în care cea mai mare parte a supramuncii — scrie Marx — este munca agricolă și de aceea proprietarul funciar stăpînește atît supramunca, cît și plusprodusul, venitul proprietarului funciar este acela care constituie fondul muncii pentru muncitorii liberi, pentru muncitorii manufacturieri (aici este vorba de meseriași) în opoziție cu muncitorii agricoli" [8]. *Această concentrare de forțe militare, administrative, meșteșugărești și negustorești în jurul persoanei despotului explică apariția primelor orașe orientale. Necesitatea de a consolida autoritatea politică a despotului pe tărîm ideologic a dus la construirea primelor temple mesopotamiene și egiptene, după cum necesitatea de a pune ordine în administrația fiscală a statului și a marilor temple a dat naștere scrierii în Mesopotamia și Egipt. Formarea primelor orașe în Orient a coincis deci și a fost determinată de evoluția social-economică a societății orientale în perioada de tranziție de la orînduirea comunei primitive la treapta superioară a unei societăți împărțite în clase, începînd mai ales cu mileniul al III-lea î.e.n., cînd se constituie pentru prima oară în Mesopotamia și Egipt modul de producție asiatic. Alte regiuni ale Orientului — India, China, Persia etc. — vor urma aceeași cale de dezvoltare, determinată de evoluția forțelor de producție.*

Alta a fost originea orașelor antice greco-romane, în care proprietatea privată asupra pămîntului constituie elementul specific. Acesta este elementul specific al orînduirii sclavagiste

[8] K. Marx, *Bazele criticii economiei politice*, vol. I, București, Editura politică, 1972, p. 418—419.

clasice, proprietarii de pămînt avînd singuri dreptul de cetățenie, în timp ce străinii, fie chiar de aceeași origine — la Atena, metecii —, erau cu totul lipsiți de drepturi civice. Cu atît mai mult erau lipsite de ele populațiile supuse prin cucerire (hiloții în Sparta oferă din acest punct de vedere un exemplu elocvent). Deși Toynbee studiază diferitele forme de alegere a locului și condițiilor economice, politice sau administrative ale orașelor antice, el nu ține seama de originea și caracterul diferit al orașelor orientale față de cele greco-romane. Faptul acesta explică unele confuzii din anumite capitole ale lucrării. Dar această trăsătură merită a fi subliniată cu atît mai mult cu cît orașele medievale europene au repetat, în condiții întrucîtva deosebite, structura orașelor antice. Există, însă, o deosebire esențială între ele, datorită faptului că burghezia le-a asigurat o altă cale de dezvoltare, la capătul căreia vor apărea uriașele aglomerații urbane din secolele XIX—XX.

În ciuda unor confuzii sporadice, permanenta comparație pe care o face autorul între diferitele tipuri de orașe, între diferitele aspecte ale funcțiunii lor economice, sociale și politice conferă lucrării de față un mare interes, mai ales acum, cînd procesul creșterii — uneori excesive — a vieții urbane, ca urmare a revoluției tehnico-științifice, pune în fața omenirii probleme deosebit de acute, ce se cer a fi rezolvate în condițiile unei vieți economice, sociale și politice din ce în ce mai complexe.

Acad. EMIL CONDURACHI

CUVÎNT ÎNAINTE

Volumul de faţă apare sub egida Institutului pentru mediul înconjurător urban din cadrul Şcolii de arhitectură a Universităţii Columbia, într-una din colecţiile publicate de acest institut. Mă bucură că lucrarea apare sub aceste auspicii, căci studiul mediului înconjurător urban şi al arhitecturii este de o importanţă vitală pentru viitorul omenirii.

Cartea îşi propune să analizeze actuala *explozie urbană* în lumina istoriei trecute a oraşelor. *Explozia urbană,* ca şi *explozia populaţiei,* de care este legată, constituie un fenomen senzaţional şi colosal, dar nu e un punct de pornire cu totul nou în istoria omenirii. Asemenea tuturor întîmplărilor din viaţă, ea reprezintă doar un fenomen în timp, care trebuie cercetat în raport cu trecutul pentru a putea fi pe deplin înţeles. Oraşul mecanizat este urmaşul oraşului tradiţional. Viitorul Oraş mondial, care îşi va întinde tentaculele în jurul globului, va fi o aşezare umană de acelaşi gen ca minusculele Jerichon, Ur şi Weimar. La scara sa nespus mai vastă, Ecumenopolis va fi tot un oraş, şi studierea asemănărilor şi deosebirilor dintre el şi predecesoarele sale ne-ar putea fi de folos pentru a încerca să învăţăm cum să trăim în acest oraş.

Considerînd lucrurile retrospectiv, istoria aşezărilor umane ne apare ca un tot unitar, ce promite a fi o cale rodnică de abordare a stu-

diului unificat al istoriei problemelor omenirii. Este o cale promițătoare, deoarece *ekistica* constituie o bază comună și un teren firesc de convergență a numeroase direcții de cercetare, care pînă nu de mult erau urmărite mai mult sau mai puțin izolat unele de celelalte. Arhitectura, planificarea orașelor, studiul comunicațiilor, economia, sociologia, psihologia, medicina, biologia — toate sînt implicate, și fie că sînt studiate separat sau asociate unele cu celelalte, este necesar să le studiem în dimensiunea timp pentru ca studiul să fie realist.

Inițierea mea în *ekistică* o datorez d-rului Constantine Doxiadis, pionierul studiului unificat al așezărilor umane, care a inventat o denumire nouă pentru o temă nouă. *Ekistica* e nouă în sensul că, adunînd laolaltă o serie de discipline anterior separate, a deschis noi orizonturi.

Prezenta lucrare, de proporții reduse, n-ar fi fost, probabil, niciodată scrisă dacă n-aș fi avut norocul să fac cunoștință cu prof. Abrams cu prilejul croazierei organizate de dr. Doxiadis la Delos, în 1967. Aceste croaziere-conferințe au oferit oaspeților d-rului Doxiadis posibilitatea de a întîlni cercetători din domeniul *ekisticii*, care au fost atrași pe acest tărîm de interes comun, din diverse sectoare de cercetare. Spațiul nu-mi îngăduie să-i enumăr pe toți cei cărora le sînt îndatorat, dar nu pot să nu menționez numele a trei savanți de la care am învățat multe, atît din discuțiile avute cu ei și din expunerile făcute, cît și din lucrările pe care le-au publicat.

Dacă lucrarea d-rului Doxiadis, *Ekistica*, apărută în 1968, ar fi fost scrisă de altcineva, aș fi socotit că reprezintă opera capitală a autorului respectiv. Ea însumează o mare parte din lucrările d-rului Doxiadis apărute anterior ; este o operă cu caracter clasic, este monumentală. Cunoscîndu-l însă pe dr. Doxiadis așa cum îl cunosc și fiind, de asemenea, informat

despre unele lucrări pe care le are în pregătire, îmi dau seama că publicarea volumului despre *ekistică* e doar o etapă în calea sa, pe care a și depășit-o. Multe lucruri am învățat, de asemenea, din lucrările prof. Charles Abrams : *„Man's Struggle for Shelter in an Urbanized World* (Lupta omului pentru adăpost într-o lume urbanizată) și *The City is the Frontier* (Orașul este frontiera), apărute în 1964, respectiv 1965. Arareori se întîmplă ca una și aceeași persoană să îmbine calități atît de diferite ca : puterea de viziune cu capacitatea de a mînui faptele și cifrele, idealismul cu bunul-simț sau compasiunea față de dramele umanității cu înțelegerea limitelor a ceea ce este posibil de realizat. Atunci cînd o asemenea îmbinare se produce totuși, ca în cazul celor două personalități amintite mai sus, rezultatele sînt dintre cele mai fericite.

Prof. Jean Gottmann este a treia persoană căreia îi sînt cît se poate de îndatorat. Ne-am întîlnit pentru prima oară la Princeton, New Jersey, la Institute for Advanced Study. Una din croazierele d-rului Doxiadis la Delos ne-a prilejuit o reîntîlnire ; iar în prezent, prof. Gottmann deține catedra de geografie de la Universitatea din Oxford, astfel încît am devenit compatrioți.

Datorez foarte mult lucrării prof. Gottmann *Megalopolis : The Urbanized Northeastern Seabord of the United States* (Megalopolis : Litoralul nord-estic urbanizat al Statelor Unite). Vastul material informativ de care dispune devine dublu de instructiv datorită spiritului pătrunzător și preciziei cu care își interpretează datele, iar ideile sale sînt explicate vizual printr-o mulțime de hărți, planuri, scheme și tabele. Prof. Gottmann și Twentieth Century Fund (Fundația secolului al XX-lea), care deține drepturile de autor, mi-au permis cu multă amabilitate să citez trei pasaje din *Megalopolis.* Le sînt recunoscător, căci în

aceste pasaje prof. Gottmann ridică probleme importante în legătură cu teza susținută de mine, și aceasta cu mai multă autoritate și într-un mod mai convingător decît aș fi putut eu s-o fac dacă aș fi încercat să îmbrac aceste probleme în propriile mele cuvinte. Citatele se află la p. 278, 281 și 305. De fiecare dată am indicat într-o notă de subsol sursa și toate referințele necesare.

Vreau să folosesc acest prilej pentru a-mi exprima recunoștința și unui al patrulea savant în domeniul *ekisticii*, pe care nu-l voi putea întîlni în carne și oase și al cărui nume nu-l cunosc, dar a cărui operă a constituit o sursă continuă de inspirație pentru mine, din momentul cînd am citit-o pentru prima oară, ca student la Oxford. Binefăcătorul necunoscut căruia îi adresez aici mulțumiri este autorul tratatului hipocratic despre *Influența diversității privind condițiile atmosferice, apa și habitatul* asupra vieții umane.

ARNOLD TOYNBEE

Decembrie 1968

1. ORAŞUL TRADIŢIONAL ŞI ACTUALA EXPLOZIE URBANĂ

Titlul *Oraşele în mişcare*, pe care l-am dat acestei cărţi, ar fi putut părea paradoxal oricărui cititor din orice punct al acestei planete, la orice dată înaintea deceniilor de la sfîrşitul secolului al XVIII-lea, şi chiar atunci, Anglia ar fi fost poate, pentru o perioadă de timp, singurul petic de pe suprafaţa Terrei unde aparentul paradox ar fi început să apară ca un fenomen contemporan obişnuit. În limbajul juridic tradiţional, *proprietatea mobiliară* a fost antiteza *proprietăţii reale* [1], iar *proprietate reală* a însemnat teren şi clădiri, denumite *reale* în virtutea faptului că erau fixe.

Au existat păstori nomazi, care au trăit în tabere mobile alcătuite din aglomeraţii de corturi sau colibe, ce erau mereu descărcate şi înjghebate, apoi din nou demontate şi încărcate, în căruţe sau pe cămile, pe măsură ce hoarda, cu turmele şi cirezile ei, se deplasa pe orbita anuală între păşunile de vară şi cele de iarnă. Evreii şi creştinii cunoşteau acest mod de viaţă dintr-o sursă indirectă, din descrierea vieţii patriarhilor în cartea Facerii ; puţini dintre ei avuseseră însă prilejul să dea ochii cu o hoardă de păstori nomazi, fie poposind, fie în marş. Tabloul nomadismului din Vechiul Testament făcuse impresie asupra imaginaţiei lor, deoarece, din punctul de vedere al acelor socie-

[1] In limba engleză *real estate* înseamnă proprietate imobiliară. — *Nota trad.*

tăți sedentare, era un mod de viață ciudat și excepțional. Tot astfel apărea în ochii oamenilor din toate celelalte societăți sedentare ; or, încă de la începutul erei neolitice, populația sedentară a planetei a constituit marea majoritate a umanității. Culegătorii de hrană migranți și vînătorii care au supraviețuit, ca și păstorii nomazi, care se separaseră de lumea sedentară, alcătuiau doar o mică minoritate. Populația sedentară nu lua contact în masă cu vecinii ei nomazi de pe suprafața terestră a globului decît în împrejurări catastrofice, cînd vreo hoardă nomadă năvălea pe neașteptate din *deșert* pe *ogoare*, prădînd, ucigînd și așezîndu-se uneori doar ca să înrobească victimele lor sedentare, pînă ce nomazii tirani erau fie izgoniți, fie asimilați.

Năvălirile acestea ale nomazilor din stepă reprezentau însă întreruperi excepționale ale modului normal de viață sedentară și, începînd din secolul al XVII-lea, au încetat cu desăvîrșire. În secolul al XVII-lea, cînd imperiile rus și chinez s-au ciocnit în bazinul fluviului Amur, închizînd astfel cercul populațiilor sedentare ce înconjurau marea stepă euroasiatică, modul de viață pastoral nomad a fost condamnat la pieire.

În zilele noastre, în Mongolia interioară, în Manciuria și în Tibet, ultimii supraviețuitori ai nomazilor au fost absorbiți de masa țăranilor ; în Uniunea Sovietică au fost cuprinși în gospodării colective și în fabrici ; în Arabia Saudită sînt atrași în orașele americane ale petrolului de salarii care pentru ei sînt fabuloase.

Majoritatea sedentară a omenirii a considerat desființarea modului de viață nomad ca pe un lucru firesc și, în general, a fost de acord cu ea. Dispariția unei mobilități nomade arhaice, în contradicție cu modul de viață obișnuit și care pentru popoarele sedentare reprezenta o primejdie, a fost acceptată fără părere

de rău. Strămoşii noştri din secolul al XVII-lea, care au văzut începutul sfîrşitului nomadismului pastoral, ar fi fost miraţi şi probabil că nu le-ar fi venit să creadă dacă cineva le-ar fi spus că mobilitatea ce fusese desfiinţată în forma ei tradiţională pastorală avea să apară din nou în lumea sedentară pînă acum, subminînd stabilitatea ce a predominat fără întrerupere de cînd agricultura a atins un grad de eficienţă ce a făcut posibil să se cultive aceleaşi ogoare, an de an, în loc să se aplice tehnica primitivă a tăierii şi arderii pădurii, care smulgea o recoltă de pe luminişul fertilizat de cenuşa lemnului şi să se pornească apoi mai departe, pentru a proceda la fel pe alte terenuri cu păduri virgine.

Strămoşii noştri dinainte de secolul al XIX-lea ar fi fost nu numai surprinşi, dar şi dezorientaţi dacă şi-ar fi văzut descendenţii de astăzi abandonîndu-şi modul de viaţă sedentar, aşa cum nomazii pastorali îl abandonaseră cu vreo trei-patru mii de ani în urmă. Nu le-ar fi venit să creadă că o fiinţă umană, obişnuită să trăiască într-o casă stabilă, ar putea să se simtă mai bine călătorind într-o maşină. Oraşele de rulote din Florida zilelor noastre le-ar fi amintit străbunilor noştri de sălaşurile nomazilor, alcătuite din colibe sau corturi. Automobilistul, care îşi petrece mai mult timp în maşină decît în afara ei, ar fi considerat de către înaintaşii săi sedentari drept o nouă specie de monstru complex, tot aşa cum popoarele din America Centrală i-au considerat pe cei şase cavalerişti ai lui Cortes drept centauri. Orbita zilnică a actualului navetist între dormitorul său suburban şi biroul sau fabrica unde îşi petrece orele de muncă şi îşi cîştigă existenţa le-ar aminti de orbita anuală a păstorului sau văcarului nomad ; şi ar socoti ca un lucru de neînţeles, mai mult chiar, înspăimîntător, ca populaţii sedentare *civilizate* să

fie împinse de necesități economice ca să devină din nou peripatetice.

Strămoșii noștri ar fi fost însă și mai uimiți văzînd cum înseși orașele descendenților lor, împreună cu locuitorii acestora, se pun în mișcare, căci, în concepția lor, fundațiile aglomerațiilor de case din orașe ar fi trebuit să fie tot atît de inamovibile pe cît erau copacii din pădurea Dunsinane [1]. Ei nici n-ar fi putut visa că într-o bună zi orașele vor lua drept exemplu acțiunea legendară a acelei păduri sinistre, irupînd din zidurile lor înconjurătoare și revărsîndu-se peste cîmpii, pentru a le pustii mai temeinic și pe o mai lungă durată decît fuseseră vreodată pustiite de vreo hoardă nomadă. De asemenea, strămoșii noștri nu ar fi putut visa că orașele aveau să se distrugă, în același timp, pe ele însele, transformîndu-și inimile, pe vremuri sănătoase, în *slumsuri* [2] bolnave atît sub raport fizic, cît și psihic.

Începînd din 1969, unii oameni din țări tehnologic „avansate" au început să-și dea seama că orașele noastre se află acum în mișcare și să înțeleagă primejdia ce decurge de aici pentru bunăstarea omenirii și poate chiar pentru supraviețuirea ei. Ne-am trezit cam tîrziu și nu putem spune încă dacă nu e cumva prea tîrziu pentru a ne mai salva de sub tăvălugul orașelor noastre mobile. Viteza cu care se mișcă orașele de astăzi nu poate fi comparată cu cea a unui iceberg și nici chiar cu cea a unei revărsări de lavă, ci cu viteza unei avalanșe. A existat, totuși, măcar un om, născut în Anglia înainte de sfîrșitul secolului al XVIII-lea, care și-a dat seama de ceea ce se întîmplă și a prezentat lucrurile ca un avertisment pentru contemporanii săi și pentru posteritate. Vizionarul

[1] Aluzie la piesa *Macbeth* de W. Shakespeare. — *Nota trad.*

[2] *Slum* (engl.) — cartier mizer, cu locuințe degradate, insalubre, supraaglomerate, în metropolele occidentale. — *Nota trad.*

la care mă gîndesc este caricaturistul George Cruikshank, care s-a născut în 1792 și a trăit pînă în 1878.

Printre tablourile ce atîrnau pe scara interioară a casei înalte construite pe Westbourne Terrace din Londra, unde surorile mele și cu mine ne-am născut și am crescut, se afla un desen al lui Cruikshank — o gravură colorată, intitulată „Londra ieșind din oraș" sau „Marșul cărămizilor și al mortarului", cu o notă menționînd că a fost desenat, gravat și publicat de George Cruikshank la 1 noiembrie 1829. Copia gravurii poartă dedicația autografă a artistului : „Lui Joseph Toynbee Esq. F.R.S., cu cele mai bune sentimente din partea lui Geo. Cruikshank, 12 mai 1866". Joseph Toynbee, bunicul nostru (1815—1866), a fost contemporanul mai tînăr al lui Cruikshank și prietenul său. Acest desen era un dar cît se poate de potrivit, căci bunicul nostru, care a fost primul specialist de nas, gît și urechi din Londra, era, totodată, și unul dintre pionierii luptei, pornită cu întîrziere, pentru introducerea unor instalații sanitare elementare și a altor mijloace de prim-ajutor necesare sănătății publice în noua sălbăticie urbană, pe care marșul cărămizilor și al cimentului o crease într-o societate neavertizată și nepregătită pentru o catastrofă produsă chiar de mîna omului.

În acest desen, inima Londrei, reprezentată prin cupola catedralei Sf. Paul și prin vîrful Monumentului [1], de-abia se zărește în fund, pe stînga, fiind aproape împinsă afară din cadru de aglomerația șirurilor de case din „Străzile noi", ce înaintează implacabile spre privitor. Casele din rîndul întîi, acoperite încă de schele, poartă deja placarde cu inscripția „De închiriat". În prim-planul din stînga, un grup de burlane și hornuri înaintează în rînd, iar

[1] O coloană înaltă de 67 m, ridicată în 1671—77 după proiectul arhitectului WREN, pentru a comemora Marele Incendiu al Londrei din 1666. — *Nota trad.*

conducătorul lor, mai înalt decît restul, ține în brațe o placardă înaltă, înfiptă în pămînt, pe care stă scris : „Acest teren e de închiriat pentru construcții ; a se adresa d-lui Goth, fabricant de cărămizi, cartierul «Brațele zidarilor», Cîmpul Cărămizilor, Brixton". În spatele acestei placarde, o căruță trasă de un cal descarcă gunoi, fiind autorizată de un anunț care spune : „Aici se pot arunca gunoaie". Piesa centrală a compoziției e un cuptor care vomită cărămizi, ce cad în cascadă către dreapta tabloului, în forma unui arc de curcubeu. Sub acest arc se deschide o perspectivă de hornuri ce scuipă fum și altă îngrămădire de case care roiesc în sus, pe Hampstead Hill. Aproape de vîrful dealului se află un indicator pe care stă scris „Hampstead", iar deasupra lui, următoarea inscripție : „Mi-e teamă că îngrăditurile noastre nu ne vor putea apăra împotriva acestor barbari, care amenință să ne încercuiască și să ne distrugă în toate felurile. Detașamentele sînt deja pe drum". În prim-plan, chiar în fața cascadei de cărămizi, trei varnițe vii au dat drumul unei dîre de fum, din care se înfiripă figura înspăimîntată a unei salcii plîngînd : „O, sînt *mortar* rănită !" Ceva mai în fund, altă salcie, de asemenea pe moarte, dar ținîndu-se încă în picioare, strigă : „Trebuie să părăsesc cîmpul". Între această din urmă salcie și alte două, aflate în extrema dreaptă, două stoguri de fîn vii, cu pantaloni și ciorapi țărănești, aleargă cît le țin picioarele ; caută să salveze două furci și o greblă. Primul din cei doi fugari exclamă : „Haideți, căpițelor, veniți cu noi ; trebuie să plecăm mai departe, aici ne arde pămîntul sub picioare". Tovarășul lui se agită și strigă : „La dracu cu cărămizile astea fierbinți ; o să ardă toate stogurile de fîn" [1]. În fața primului stog, două vaci, o turmă de oi și cîteva gîște fug și ele. E, într-adevăr, timpul ca ființele acestea îngrozite s-o ia din

[1] Jocuri de cuvinte intraductibile. — *Nota trad.*

loc, căci în prim plan se vede înaintînd o roabă care duce altă roabă, un ferăstrău retează o salcie, iar îngrăditurile cad.

Tabloul îmi atrăgea privirea de fiecare dată, de miile de ori cînd am trecut pe lîngă el, urcînd sau coborînd scările, în primii douăzeci şi doi de ani din viaţa mea ; respira o vigoare şi o ferocitate impresionante, dar pe vremea aceea nu înţelegeam satira pe care o cuprindea. Explozia oraşelor, care începuse în Anglia la răscrucea dintre secolele al XVIII-lea şi al XIX-lea, oferise spiritului sensibil şi imaginaţiei sardonice a lui Cruikshank prilejul să demaşte şi să denunţe două mari tragedii de ordin general din viaţa omenirii — tragedii cu atît mai tragice cu cît omul e cel ce le provoacă omului, şi nu vreun destin inexorabil. Prima tragedie este că omul acceptă să devină victima mediului înconjurător artificial, pe care el însuşi şi l-a creat prin performanţele sale tehnologice. A doua tragedie constă în faptul că ar putea să evite măcar consecinţele cele mai nefaste ale acestei autovictimizări, dacă ar permite spiritului său de prevedere să-i învingă inerţia, în loc să aştepte — aşa cum face adeseori — pînă în ceasul al unsprezecelea şi uneori pînă în al treisprezecelea înainte de a se hotărî să caute o rezolvare relelor create de el însuşi, rele pe care, de obicei, vocea profetică neagreată şi de aceea neascultată a Casandrei i le-a prevestit de nenumărate ori.

Desenul lui Cruikshank nu a fost singurul avertisment primit, pe cînd eram copil, cu privire la faptul înspăimîntător că oraşul meu natal, Londra, se afla în mişcare. Deoarece familia mea nu era bogată, casa noastră, unde atîrna tabloul lui Cruikshank, se afla în partea murdară şi neîngrijită de pe Westbourne Terrace. Aceasta era despărţită de Westbourne Terrace cea elegantă prin calea ferată Great Western Railway, în punctul unde aceasta face ultima cotitură spre Gara Paddington. În copi-

lărie, pe vremea cînd nu umblam încă pe picioarele mele, eram plimbat în cărucior de patru ori pe zi pe podul de peste calea ferată, în drum spre grădinile Kensington și înapoi. De asemenea, mama mă ducea cu ea în vizită la o vecină și prietenă care locuia în Westbourne Square. Fiica vecinei, care locuia împreună cu ea, era de o vîrstă cu mama, așa că bătrîna doamnă Berry trebuie să fi fost din aceeași generație cu bunicul meu și cu George Cruikshank. Obișnuia să povestească cum, pe vremea cînd era tînără căsătorită și locuia în aceeași casă (o casă înaltă cu subsol, la fel cu a noastră), își ducea copiii să culeagă flori de cîmp pe malul rîului ce curgea în valea străbătută acum de calea ferată. Acest fapt istoric a făcut o impresie adîncă asupra mea, căci îmi era cu neputință să-mi închipui cum ar fi putut altceva decît șinele de cale ferată existente să ocupe depresiunea pe care o traversa podul familiar. Nu-mi venea să cred că această depresiune mai era încă o vale verde într-o vreme cînd această doamnă în viață, pe care o ascultam acum vorbind în salonul ei, era deja mamă de familie și avea vîrsta mamei mele.

Amintirile doamnei Berry și desenul lui Cruikshank ar fi trebuit să-mi deschidă ochii asupra a ceea ce se întîmpla cu Londra. Știam că în copilăria mea, în anii optzeci-nouăzeci, Londra era cel mai mare oraș din lume — în mod incontestabil, și considerabil mai mare decît New Yorkul —, dar acest fapt nu îmi trezea un sentiment de consternare, ci de mîndrie. Eram mîndru de dimensiunile Londrei și îi eram recunoscător pentru că în această competiție a grandoarei fizice orașul meu natal se menținea în frunte, căci semnele timpului nu se manifestaseră încă.

Judecînd retrospectiv, este evident că indiciul epidemiei ce s-a abătut asupra Londrei și a celorlalte orașe mari și în creștere ale lumii îl constituie felul și volumul traficului de pe străzi ; iar

în copilăria mea, circulația la Londra era încă arhaică. Pe vremea aceea, singurele vehicule mecanizate care circulau, nu pe șine, ci pe drum, erau tăvălugurile acționate cu abur și locomobilele. Trăsurile pe patru roți și cabrioletele nu fuseseră încă înlăturate de pe străzi de taxiuri, iar doctorul nostru își făcea vizitele, ca și verișoara noastră înstărită din Westbourne Terrace, într-o trăsură cu doi cai și vizitiu, nu într-o mașină condusă de proprietarul ei. Cînd s-au făcut săpăturile pentru Calea Ferată Centrală din Londra, primul dintre metrourile Londrei, pămîntul scos din tunel era cărat în căruțe cu două roți și un cal. Primul automobil produs pe scară comercială nu ieșise încă din atelier pe stradă, și chiar după ce numărul mașinilor începu să crească, a fost necesar ca șuvoiul să se umfle și să se transforme în revărsarea de vehicule mecanizate de după cel de-al doilea război mondial, pentru ca marele public să ajungă să-și dea seama de problema orașelor în mișcare, care obsedase mintea vizionară a lui George Cruikshank cu peste o sută de ani înainte. Problema nu a început să constituie o preocupare pe scară largă decît atunci cînd proliferarea mijloacelor de transport mecanizate, în orașe cu străzi datînd din perioada calului, a făcut ca viteza potențială a automobilului să fie lipsită de sens, deoarece el trebuia să se tîrască cu viteza de trap a decedatei trăsuri pe patru roți.

Londra din jurul anilor 1890 era, bineînțeles, departe de a mai fi un oraș tradițional. Nu mai era nici măcar un oraș-capitală tradițional — iar capitalele fuseseră orașe tradiționale de un tip deosebit. Cu toate acestea, Londra copilăriei mele păstra încă destule trăsături caracteristice ale orașului tradițional pentru ca să-mi pot imagina cum se desfășura viața în Cheroneea lui Plutarh și în Weimarul lui Goethe, așa cum paleontologul e în stare să reconstituie întregul schelet al unui animal dispărut cu ajuto-

rul unui singur fragment de maxilar sau al unei singure vertebre. După micul dejun obișnuiam să-l pîndesc la fereastră pe domnul Hale, avocatul care locuia în casa de peste drum, plecînd călare la birou, pe calul ce i-l aducea servitorul în fața ușii. Adesea mă învîrteam pe lîngă șirurile de trăsuri, privind cum beau caii din jgheab și cum se certau vrăbiile pentru tărîțele căzute din sacul ce atîrna de căpăstrul calului.

Care sînt oare caracteristicile orașului tradițional — acel oraș normal încă ieri, iar astăzi depășit? Pentru a răspunde la această întrebare, ar trebui să definim mai întîi ce înțelegem prin însuși cuvîntul „oraș". Ce au în comun orașele în care strămoșii noștri urbani au trăit timp de vreo cinci mii de ani și actualele „conurbații" — o proliferare de megalopolisuri care în mod vizibil se află deja pe drumul unei contopiri în Ecumenopolis, unicul oraș atotcuprinzător de pe glob dintr-un viitor nu prea îndepărtat? Nu prea îndepărtat, dat fiind că strănepoții mei, dacă nu cumva și nepoții mei, vor ajunge să trăiască înziditi în această viitoare junglă construită de oameni din străzi, autostrăzi, parcaje și clădiri înalte.

Un oraș e o așezare omenească ai cărei locuitori nu pot produce, în cadrul limitelor orașului, toate alimentele de care au nevoie pentru a trăi. Această trăsătură e comună tuturor tipurilor de orașe. E valabilă pentru Jerichon și Megalopolis, deși aparent aceste două orașe se aseamănă ca un pudel cu un dog danez sau o pisică domestică cu un tigru. Tigrul și pisica sînt tot feline; dogul și pudelul sînt amîndoi cîini; iar Megalopolis și Jerichon sînt amîndouă orașe. Dovada că ambele au dreptul la același titlu este că locuitorii Jerichonului erau tot atît de puțin în măsură ca și cei din Megalopolis să acopere în întregime necesitățile lor cu hrana produsă în limitele ariei pe care trăiau.

Cuvîntul „în întregime" reprezintă o precizare necesară, deoarece au existat orașe a căror

arie, demarcată de zidurile lor, era cu mult mai mare decît aria construită şi locuită, astfel încît cetăţenii puteau rezista unui atac îndelungat, datorită faptului că exista spaţiu pentru agricultură şi pentru păşunatul vitelor înăuntrul zidurilor de apărare. Rămăşiţele unor oraşe cu asemenea perimetre vaste, datînd din secolele de la sfîrşitul ultimului mileniu dinaintea erei noastre, se găsesc şi în nord-vestul Greciei, în regiunile cunoscute pe atunci sub numele de Aetolia, Acarnania şi Epir. Perimetre tot atît de vaste, datînd din secolele de la începutul mileniului al doilea al erei noastre, se mai află intacte în nord-vestul Indiei, în actualul stat Rajahstan. Aceste oraşe, ce reuşeau să se hrănească pe jumătate singure, erau însă o excepţie, căci e costisitor să construieşti şi să menţii în bună stare ziduri înconjurătoare, şi chiar dacă o comunitate urbană îşi poate permite cheltuiala necesară pentru construirea şi întreţinerea unui zid înconjurător foarte lung, acest tur de forţă duce, fără îndoială, la un eşec dacă scopul urmărit este de a produce suficientă hrană înăuntrul zidurilor pentru a hrăni populaţia rezidentă. Căci, cu cît va fi mai lung zidul oraşului, cu atît mai numeroasă trebuie să fie garnizoana de pază ; prin urmare, avantajul obţinut prin extinderea ariei producătoare de hrană dinăuntrul zidurilor va fi, probabil, anulat prin creşterea numărului gurilor de hrănit.

De aceea, posibilitatea ca un oraş să se aprovizioneze cu hrană produsă înăuntrul propriilor sale limite este mărginită, chiar dacă limitele lui sînt extinse mult dincolo de partea construită şi locuită a ariei oraşului şi chiar dacă partea neconstruită a ariei cuprinde o oarecare întindere de pămînt pentru păşunat şi agricultură. În ceea ce priveşte realitatea istorică, atunci cînd a avut loc includerea unor terenuri producătoare de hrană înăuntrul zidurilor unui oraş, aceasta s-a înfăptuit de obicei incidental. În general, raţiunea includerii unor terenuri neconstruite

înăuntrul zidurilor orașului a fost nu de ordin economic, ci militar.

La Siracusa, de exemplu, zidurile orașului au fost extinse de Dionysios I, între anii 403 și 398 î.e.n., pînă la punctul strategic Euryalus, care controlează culmea Epipolae, platoul în formă de triunghi isoscel ce domină zona îngustă construită dintre poalele platoului și țărmul mării. În anii 414—413 î.e.n., Siracusa, cuprinsă pe atunci înăuntrul unui perimetru mai mic de fortificații, abia scăpase de primejdia de a fi tăiată de hinterlandul [1] său de către atacatorii atenieni. Aceștia aproape reușiseră să construiască un zid de asediu, de la un țărm la celălalt, de-a curmezișul platoului. Extinderea zonei interioare a Siracusei, înconjurată de ziduri pînă la Euryalus, făcea dificilă o repetare a încercării atenienilor de a împresura complet Siracusa dinspre uscat. Totuși, Siracusa extinsă, după ce rezistase cu succes la mai multe încercări ale cartaginezilor de a o ocupa, fu cucerită, în cele din urmă, în anul 212 î.e.n. de romani, iar căderea ei s-a datorat faptului că locuitorii ei nu au putut alcătui o garnizoană destul de mare, care să apere în mod eficient întregul vast perimetru dionysian al orașului lor.

La Antiohia, situația terenului era, în general, aceeași ca la Siracusa, dar cu trăsături mult mai pronunțate : suprafața construită și locuită era tot o fîșie îngustă, situată în cîmpie, mărginită de valea Oronteului, de-a lungul malului sudic al fluviului, fiind însă dominată nu de un platou, ca la Siracusa, ci de un munte. La Antiohia, zidul orașului a fost prelungit pînă în vîrful Muntelui Casius, așa cum la Siracusa fusese extins pe culmea platoului Epipolae. Dar suprafața nelocuită inclusă în perimetrul Antiohiei pentru rațiuni strategice era încă și mai puțin productivă decît pămîntul aspru calcaros din

[1] *Hinterland* (germ.) — regiune dindărăt. În cazul de față, zona din apropiere, de unde se aproviziona orașul. — *Nota trad.*

Epipolae. Era o coastă de munte abruptă și stearpă, unde nici caprele nu găseau de păscut. Astfel, includerea Muntelui Casius în perimetrul Antiohiei, care se impunea din punct de vedere militar, a împovărat orașul cu obligația de a asigura oameni pentru un zid peste măsură de lung, și aceasta fără a-i oferi în schimb avantajul de a poseda o zonă producătoare de hrană înăuntrul zidurilor sale extinse.

Fortăreața Chittor a stăpînitorilor rajput era mai favorizată de natură decît Antiohia sau Siracusa. Chittor e un platou cu un sol mai fertil decît cel din Epipolae și cu un escarpament mai abrupt decît flancul de sud al Muntelui Casius. În plus, poalele escarpamentului de la Chittor sînt apărate, aproape pe jumătate din lungimea lor, de un rîu ce formează un șanț natural. Dacă Antiohia ar fi fost tot atît de bine servită de fluviul Oronte sau Siracusa de țărmul mării, aceste două cetăți grecești s-ar fi putut socoti norocoase. Cu toate acestea, nici Chittor nu s-a dovedit a fi de necucerit.

O excepție care întărește regula conform căreia extinderea perimetrului unui oraș este dezavantajoasă pentru acesta o reprezintă inexpugnabilitatea Udaipurului, localitatea unde s-au strămutat stăpînitorii rajput din statul Mewar după ce împăratul mogul Akbar luase cu asalt bastionul lor Chittor și le interzisese să-l întărească din nou. Udaipur e un oraș fortificat de asemenea dimensiuni, încît ar fi mai just să-l numim un canton fortificat în miniatură. Fortificațiile lui, ca și cele ale Chittorului, sînt naturale. Udaipur e un bazin de pămînt roditor, înconjurat de un zid natural format din munți ce necesită doar ici-colo să mai fie întărit de mîna omului. După ce aprovizionarea cu apă a Udaipurului a fost asigurată prin construirea unor lacuri artificiale, fortăreața nu a mai putut fi cucerită nici constrîngîndu-o prin sete sau foamete, iar peri-

metrul format de munții din jur era atît de vast, încît cu greu s-ar fi putut aduna o armată dușmană destul de numeroasă pentru a-l asedia ; și chiar dacă ar fi fost adunată, e probabil că nu ar fi putut fi aprovizionată nici chiar cu rații minime. Cînd Aurangzeb, strănepotul lui Akbar, a încercat să cucerească Udaipurul, el nu a reușit să reediteze victoria lui Akbar asupra Chittorului. Armata lui Aurangzeb a fost respinsă și a trebuit apoi să se retragă în derută.

Perimetrul Udaipurului e excepțional de bine fortificat, iar zona cuprinsă înăuntrul lui e excepțional de fertilă și aprovizionată din belșug cu apă. Există însă o situație care în timp de război se poate dovedi fatală și pentru cel mai bine întărit și mai bine aprovizionat oraș. Chiar cuprinzînd o întindere neobișnuit de mare de pămînt producător de hrană înăuntrul perimetrului fortificat, un oraș ca Udaipur în timp de pace își va procura majoritatea proviziilor sale dintr-o zonă rurală din afara zidurilor de apărare ale orașului, iar cînd această zonă va fi invadată, populația rurală, împreună cu turmele și cirezile ei, se va refugia în interiorul fortificațiilor orașului, care în timp de pace constituie piața ei. Astfel, în timp de război, la populația civilă a orașului și garnizoana lui militară se va adăuga o hoardă de refugiați rurali, iar aceștia nu numai că vor face să crească în mare măsură numărul gurilor de hrănit, dar, așezîndu-se în tabere, așa cum vor fi obligați s-o facă, într-un spațiu restrîns și în condiții lipsite de igienă, aglomerația lor va deveni cu siguranță un focar de boli infecțioase, care se vor întinde eventual și asupra comunității urbane permanente.

Așa s-a întîmplat la Atena în cel de-al doilea an al războiului ateno-peloponeziac din 431—404 î.e.n. Deoarece atenienii nu i-au putut înfrunta pe adversarii lor peloponezieni și beoțieni în cîmp deschis, au fost obligați să eva-

cueze regiunea rurală a Atticei şi să concentreze populaţia înăuntrul zidurilor lungi, care legau oraşul Atena de porturile sale Phaleron şi Pireu. Refugiaţii rurali se aflau astfel la adăpost de acţiunile duşmane ; perimetrul Atena-Phaleron-Pireu, deşi imens, a putut fi asigurat cu trupe, iar populaţia dinăuntrul perimetrului, inclusiv refugiaţii, a putut fi hrănită într-o oarecare măsură. (Zidurile lungi făceau posibil importul de alimente de peste mări pe căi de apă controlate de marina ateniană.) Catastrofa pe care guvernul atenian n-a prevăzut-o însă şi pe care n-a putut nici s-o prevină, nici s-o învingă a fost ciuma bubonică care a izbucnit printre refugiaţi şi s-a răspîndit printre locuitorii permanenţi ai oraşului. În acest război, bacteriile au secerat mult mai multe vieţi de atenieni decît vecinii şi duşmanii lor greci.

Astfel, pe vremea cînd oraşele căutau să-şi asigure securitatea înconjurîndu-se cu ziduri circulare, s-a dovedit a fi imposibil ca locuitorii unui oraş să-şi acopere în întregime necesităţile cu hrana produsă în interiorul perimetrului fortificat al oraşului. Extinderea perimetrului unui oraş pentru raţiuni militare s-a dovedit a fi o soluţie dezastruoasă chiar din punct de vedere militar ; ea nu a reuşit să facă oraşul desine-stătător în ceea ce priveşte aprovizionarea cu hrană nici măcar în timp de pace şi, în plus, în timp de război, expunea populaţia sporită a oraşului primejdiei de a fi decimată de vreo boală infecţioasă mortală. Zidurile oraşelor au devenit o formă depăşită de apărare datorită mecanizării, care a început să pătrundă în viaţa oamenilor pe la sfîrşitul secolului al XVIII-lea, în primul rînd în Marea Britanie. În era actuală, cînd mecanizarea se dezvoltă în mod accelerat, zonele construite din oraşele lumii s-au extins atît de rapid, încît străzile al căror nume comemorează locul unde se aflau înainte zidu-

rile orașului — „Wall Street“ (strada Zidului) la New York, „London Wall“ (Zidul Londrei) și „Barbican“ [1] la Londra, circuitul „bulevardelor“ [2] din Paris — sînt cuprinse în prezent chiar în inima orașului. Dacă s-ar construi astăzi un zid în jurul orașului, ar trebui dărîmat chiar a doua zi, pentru a fi înlocuit cu unul mai cuprinzător, care, la rîndul său, ar trebui dat jos și înlocuit cu altul ; iar de cînd a fost inventat avionul, nici unul dintre zidurile succesive nu ar mai fi putut apăra în mod efectiv orașul, chiar dacă ultimul și cel mai cuprinzător dintre ele ar fi fost construit cu toată virtuozitatea tehnologică desfășurată între cele două războaie mondiale pentru construirea liniei Maginot. Astăzi, orașele nu mai sînt atacate și apărate de pe pămînt, ci din aer.

Cînd în 1840—1844, Parisul, pe atunci deja în mișcare, a fost încins de regele Ludovic Filip cu o centură gigantică de metereze, construite de Vauban, aceasta încă mai putea avea o semnificație. Însemna că Franța era gata să intre în război împotriva unei coaliții a tuturor celorlalte puteri europene în „problema orientală“. Parisul-fortăreață al lui Ludovic Filip a rezistat unui asediu în 1870—1871, dar, în cele din urmă, a trebuit să capituleze, nu în fața tunurilor, ci din cauza foametei. Pe vremea aceea era un tur de forță să hrănești populația Parisului, chiar numai timp de o săptămînă, cu alimente ce se puteau găsi în interiorul zonei cuprinse între metereze. În următorii cincizeci de ani, zidurile nu au făcut decît să împiedice dezvoltarea Parisului, fără să mai aibă vreun rol de ordin militar. După primul război mondial au fost demolate și e evident că în 1940 nu ar fi putut fi de mai mult folos decît a fost linia Maginot, care nici ea nu a împiedicat căderea Parisului și a Franței.

[1] Fortificație defensivă, în special un turn, la porțile orașului sau la capătul unui pod. — *Nota trad.*
[2] *Bollwerk* (germ.) — bastion. — *Nota trad.*

În 1870—1871, asediul Parisului a demonstrat (dacă era nevoie de încă o demonstrație) că, și în faza arhaică a erei mecanizării, orașele moderne mecanizate în mișcare, ca și tradiționalele orașe statice, împrejmuite cu ziduri, din trecut, nu erau în măsură să se hrănească cu alimente produse înăuntrul propriilor ziduri. Orașele moderne mecanizate nu se pot hrăni nici măcar parțial, așa cum reușeau s-o facă unele orașe tradiționale înconjurate de ziduri. Locuitorii unui oraș mecanizat trebuie să ducă o luptă neîncetată pentru a putea menține un minimum de spații libere în interiorul orașului, căci spațiile urbane neconstruite sînt revendicate, în primul rînd, pentru traficul mecanizat; în al doilea rînd, pentru locuri de parcare a vehiculelor mecanizate ; în al treilea rînd, pentru parcuri și terenuri de joacă. Nimănui nu i-ar trece prin gînd să propună delimitarea unui spațiu intraurban pentru agricultură și pășune, în vederea aprovizionării populației orașului cu hrană ! Pînă și cele mai mari orașe tradiționale înconjurate de ziduri au dovedit, la o cercetare mai atentă, valabilitatea definiției conform căreia un oraș este o așezare ai cărei locuitori nu pot produce, în limitele ei, toată hrana de care au nevoie. Valabilitatea acestei definiții este, de asemenea, confirmată de oricare dintre giganticele orașe mecanizate de astăzi.

Odată ce această definiție e acceptată, rezultă că un oraș nu poate exista fără o sursă externă de aprovizionare într-un hinterland agricol destul de productiv pentru a produce o cantitate de hrană peste necesitățile populației locale rurale producătoare, ceea ce înseamnă că nici un oraș nu a fost vreodată și nici nu ar fi putut fi autonom din punct de vedere economic. Fiecare oraș trebuie să fie legat, prin mijloace eficiente de transport, de o zonă agricolă producătoare de surplus de alimente ; și pentru a-i determina pe producători să livreze surplusul lor de alimente orașului, trebuie să

li se oferc în schimb mărfurile de care au nevoie sau pe care le doresc și care sînt considerate de ambele părți ca avînd valoare echivalentă. Alimentele nu pot constitui un *quid pro quod* pentru oraș, dat fiind că furnizorii rurali nu au nevoie să le importe, iar consumatorii urbani nu au de exportat. Singurele mărfuri pe care orășenii le pot oferi producătorilor rurali de alimente sînt produsele manufacturate și serviciile (comerciale, juridice, religioase, medicale și, în unele cazuri, chiar administrative, deși serviciile administrative ale orașului nu sînt întotdeauna binevenite și uneori sînt chiar impuse vecinilor rurali, împotriva voinței lor). Orașul trebuie să depună o activitate intensă pentru a produce bunuri și servicii, căci alimentele, deși reprezintă o necesitate primordială în viața omului, nu sînt, totuși, singurele produse pe care populația urbană trebuie să le importe. Astfel, de exemplu, are nevoie și de materiale de construcție. (Chiar dacă face eventual suficiente cărămizi din argilă în incinta zidurilor orașului, va trebui să importe cherestea.) Apoi, trebuie să cumpere metal pentru a face unelte. Dar mai ales trebuie să cumpere materii prime pentru produsele sale manufacturate, și acestea cuprind nu numai metale pentru obiecte casnice, dar și argilă pentru vase de faianță, fibre pentru textile și nenumărate alte articole, ce constituie o nesfîrșită listă de achiziții.

Importul și exportul unui oraș trebuie să se echilibreze ca valoare în timp. Dacă deficitul ar deveni cronic, s-ar putea produce drept penalizare o întrerupere a aprovizionării, ceea ce ar avea drept consecință o reducere a populației orașului pînă la cifra zero. În trecut, orașele care și-au făurit o existență nu au importat, ca valoare, mai mult decît au exportat,

dar ca volum au introdus mai mult în incinta lor decît ceea ce au aruncat afară. Volumul importurilor de alimente, materiale de construcţie şi materii prime pentru produse manufacturate a depăşit volumul apelor uzate şi al gunoaielor de care s-au descotorosit şi, prin urmare, în decursul timpului, suprafaţa lor a crescut în înălţime.

O ilustrare dramatică a tendinţei pe care o au oraşele de a se înălţa o constituie *tell*-ul [1] din Jerichon — cel mai vechi oraş cunoscut pînă în prezent, cu excepţia, poate, a celui dezgropat la Lepenski Vir, în Iugoslavia [2]. *Tell*-ul din Jerichon ar fi, poate, şi mai înalt dacă straturile superioare — inclusiv stratul de ziduri despre care se spune că s-au prăbuşit cînd au sunat trîmbiţele lui Iosua — nu s-ar fi măcinat. Dar chiar şi aşa, e un spectacol cît se poate de impresionant cînd stai pe coama a ceea ce a rămas din *tell*-ul din Jerichon şi îţi cufunzi privirea în şanţul săpat de arheologi, pînă la nivelul unde cazmalele au dat de pămînt virgin. Sursa externă de aprovizionare cu alimente a Jerichonului o constituia o oază irigată de un izvor, la o aruncătură de băţ de marginile oraşului, iar pămîntul virgin pe care era aşezat oraşul, iniţial proto-neolitic, se afla la acelaşi nivel cu cel la care se află această oază şi în prezent. În cursul următorilor patru-cinci mii de ani însă, Jerichonul a suferit numeroase distrugeri şi reconstruiri, degradări şi renovări, astfel încît dintr-un oraş de cîmpie s-a transformat într-un oraş cocoţat pe un vîrf de munte în miniatură, făcut de mîna omului.

La Jerichon, ca în majoritatea oraşelor străvechi, materialul obişnuit de construcţie erau

[1] În Orientul Apropiat, colină artificială formată din straturile de ruine ale oraşelor antice. — *Nota trad.*

[2] Pe malul sîrbesc al Dunării (adică malul drept), în apropierea locului unde fluviul face un cot în direcţia nord-est, înainte de a ajunge la Porţile de Fier.

cărămizile de lut uscate la soare, iar orașele construite din acest material au tendința de a crește rapid în înălțime, căci, atunci cînd clădirile construite din acest material se degradează sau sînt distruse în mod deliberat, cărămizile revin la starea lor naturală. Noul constructor, în loc să care dărîmăturile lăsate de predecesorii săi, va găsi că nivelarea lor cere mai puțină muncă și va construi deasupra alte clădiri din cărămizi de lut uscate la soare, pe care succesorii lui, la rîndul lor, le vor nivela, ridicînd noi case deasupra. În consecință, Asia de sud-vest e înțesată cu asemenea *tell*-uri. Pandante evidente ale Jerichonului sînt Irbil (Arbela), în nordul Irakului, și cele două movile de la Charsadda, în nord-vestul Pakistanului (Charsadda era capitala Gandharei înainte ca împărații kushani să-și fi transferat sediul administrației la Peshawar, în secolul al II-lea sau al III-lea e.n.) Atunci cînd arheologii fac săpături pe locul vechilor așezări, găsesc de obicei, așa cum au găsit la Jerichon și Charsadda și Troia, un număr de straturi de dărîmături rămase de pe urma așezărilor omenești succesive, stratul depus de ultima așezare fiind cel mai aproape de actuala suprafață a solului, pe cînd stratul cel mai adînc, primul în timp, se află pe pămînt virgin. Creșterea în înălțime a așezărilor în decursul timpului pare să fie regula generală.

Înălțimea medie a localităților din zonele de luptă în cursul celui de-al doilea război mondial a suferit, probabil, o creștere considerabilă ca urmare a bombardamentelor și apoi a reconstrucției ; căci, deși materialele de construcție folosite în Europa modernă nu se pulverizează atît de ușor ca acele cărămizi de lut uscate la soare, bombele și buldozerele fabricate la mijlocul secolului al XX-lea sînt instrumente mai puternice de distrugere și respectiv de nivelare decît oricare dintre mijloacele ce

au stat la dispoziția oamenilor care au distrus, respectiv a celor care au reconstruit de fiecare dată Jerichonul.

Senzaționalele progrese înregistrate recent în domeniul mijloacelor de transportat încărcături grele în vrac au făcut posibilă înlăturarea parțială a dărîmăturilor produse de bombardarea Londrei, expediindu-le peste Atlantic, unde au fost folosite pentru înălțarea solului de-a lungul lui East River, pe porțiunea din Manhattan. Desigur că vapoarele care aduceau în Anglia prețioase încărcături de alimente și muniții din Statele Unite, străbătînd apele Atlanticului infestate de submarine dușmane, n-ar fi cărat moloz pe drumul lor de întoarcere, la fel de periculos ca și la dus, dacă Anglia ar fi avut în timpul războiului vreo marfă de valoare de exportat. Dar, întrucît în acea perioadă capacitatea productivă a Angliei era afectată aproape în întregime producției de alimente pentru consum intern și fabricării de muniții pentru fronturile din Europa, vapoarele ce transportau încărcături de produse americane aveau nevoie la întoarcere de balast, iar molozul din Londra era balastul cel mai la îndemînă. Totuși, această depozitare neeconomică, la mare distanță, a molozului urban a constituit o acțiune excepțională, chiar într-o epocă cînd omul își dedică o mare parte din capacitatea sa tehnologică în rapidă creștere realizării unor minunății fără nici un rost. Dărîmăturile din Hamburg au fost tratate după război în maniera tradițională. S-a trecut cu buldozerul peste ele, nivelîndu-se o nouă suprafață pentru construirea unui nou Hamburg, la un nivel mai înalt decît cel al Hamburgului abia distrus. Dacă în jurul anului 10000 e.n., arheologii vor săpa un puț din vîrful pînă în fundul *tell*-ului pe care vor fi existat Hamburgurile succesive, fiecare dintre ele implantat pe dărîmăturile precedesorului său, spectatorului i se va înfățișa o îngrămădire de straturi

făcute de mîna omului tot atît de impresionantă ca cea de la Jerichon.

Bombardamentele care au provocat ravagii în Londra victoriană au scos la lumină Londra romană. După cel de-al doilea război mondial, cînd dărîmăturile din Londra victoriană au fost cercetate în vederea aflării de terenuri solide pe care să se sprijine fundațiile noilor clădiri masive, aceste cercetări au scos la iveală aproape întregul traseu al zidului roman ce înconjura orașul, pe cînd, pînă atunci, doar cîteva fragmente fuseseră localizate ici, colo. Un templu roman dedicat zeului Mithra a fost descoperit aproape de începutul străzii Watling, calea romană ce traversa în diagonală Britania, de la Tamisa către Mersey. Datorită acestor săpături, s-a putut stabili cu cît s-a înălțat nivelul suprafeței orașului Londra într-un interval de optsprezece secole. E imposibil de calculat cît din această înălțare s-a datorat, înainte de cel de-al doilea război mondial, distrugerilor voite și cît degradărilor naturale și diferenței dintre volumul produselor intrate și cel al deșeurilor eliminate — un aspect normal în viața oricărui oraș. Nu se știe care a fost soarta Londrei după evacuarea romană și în timpul invaziei engleze, de asemenea ne lipsesc informații precise cu privire la dimensiunile distrugerii suferite de Londra în anul 895 e.n., cînd o armată daneză ce încerca să-și croiască drum prin Londra în susul Tamisei a fost zdrobită. După cum nu știm cîte stricăciuni i-au fost provocate Atenei în 1311, cînd o bandă de războinici catalani a pus stăpînire pe oraș, izgonind o bandă de războinici francezi, sau amploarea exactă a deteriorărilor grave suferite în 1687 și 1688, cînd osmanlii și venețienii și-l treceau din mînă în mînă. Astfel încît nu ne putem da seama în ce măsură înălțarea suprafeței orașului, deasupra bazei vechii catedrale metropolitane, pînă la actualul nivel, în decursul celor

nouă secole de cînd a fost ridicată această bisericuță, se datorează unor cauze firești.

Un exemplu de înălțare normală a nivelului suprafeței unui oraș în cursul unei perioade cînd n-a avut de suferit nici o deteriorare provocată în mod deliberat există la Oxford și constă din diferența de nivel dintre suprafața străzii Broad și baza vechiului muzeu Ashmole. În intervalul de timp de mai puțin de trei secole de cînd au fost puse fundațiile clădirii, Oxford nu a avut de suferit nici o devastare artificială. În timpul celui de-al doilea război mondial nu a fost bombardat niciodată. Cu toate acestea, vechiul muzeu Ashmole, care la origine se afla, probabil, la nivelul străzii, astăzi se află la nivelul subsolului.

În zilele noastre am fost martorii a numeroase revoluții tehnologice, printre care creșterea productivității agriculturii și zootehniei și creșterea eficienței mijloacelor de transport. Ambele aceste revoluții tehnologice au început în ultimele decenii ale secolului al XVIII-lea, și de atunci au mers înainte cu pași tot mai repezi, pînă ce, după sfîrșitul celui de-al doilea război mondial, au căpătat actualul lor ritm impetuos. De-a lungul intervalului de șapte sau opt milenii ce s-au scurs de la construirea primului oraș la Jerichon pînă la izbucnirea revoluției industriale în Anglia, productivitatea agriculturii a rămas scăzută, iar mijloacele de comunicație, mediocre în comparație cu standardele actuale ; în consecință, conform acelorași criterii, populația orașelor era redusă ca număr, cu toate că unor noi veniți din regiunile agricole sau din stepă li s-ar fi părut, fără îndoială, nemaipomenit de numeroasă. Pînă la izbucnirea revoluției industriale, singurele orașe cu adevărat mari, chiar pe baza criteriilor de astăzi, erau capitalele unor state întinse și foarte populate, dar și acestea erau foarte rare. Mărimea Babylonului, în raport cu criteriile grecești ale vremii, reiese din cele relatate de

Herodot [1], care spune că a auzit că în anul 538 î.e.n., cînd cartierele mărginaşe ale Babylonului se aflau deja în mîinile cotropitorilor perşi, locuitorii cartierelor centrale nu-şi dăduseră încă seama că oraşul lor căzuse. Chiar şi în cel mai mare oraş grecesc de pe atunci, o pătrundere a inamicului prin orice punct al perimetrului oraşului ar fi fost în aceeaşi clipă percepută, prin văz sau auz, de către toţi locuitorii oraşului. Babylon, Theba din Egipt, Alexandria, Roma, Constantinopol şi capitalele succesive ale Chinei de la unificarea ei politică în anul 221 î.e.n. : această înşiruire a marilor capitale dinaintea revoluţiei industriale este aproape completă, ele putînd fi numărate pe degetele a două mîini.

Cu excepţia cîtorva, toată mulţimea de oraşe care s-au ridicat şi au dispărut, ori s-au ridicat şi au supravieţuit de-a lungul celor şapte sau opt milenii dinaintea revoluţiei industriale erau oraşe-tîrguri, deservind o zonă rurală înconjurătoare pe o rază destul de mică pentru a permite producătorului rural de hrană să-şi aducă produsele la oraş, să le vîndă şi să se întoarcă acasă, la ţară, în cursul aceleiaşi zile, între răsăritul şi apusul soarelui. Aceeaşi lungime a razei trebuia să permită negustorului ambulant — care pleca în direcţie inversă, cu balotul pe spate, să facă turul satelor dimprejur — să revină în oraş înainte ca porţile să se fi închis la căderea nopţii. Cînd s-a produs revoluţia industrială, oraşul tipic din Anglia era tot oraşul-tîrg tradiţional. Iată o scurtă descriere a oraşului *Casterbridge* — un nume fictiv sub care se ascunde în mod transparent istoricul oraş roman Dorchester —, care s-ar fi potrivit tot atît de bine oraşului Jerichon, aşa cum era în mileniul al şaselea î.e.n. Pasajul se găseşte în capitolul al IX-lea din romanul lui Thomas Hardy *Primarul din Casterbridge.* Fraza cu care începe cartea arată că naraţiunea se pe-

[1] Herodot, cartea I, cap. 191.

trece înainte de 1830. De remarcat că această dată imaginară coincide cu data reală la care George Cruikshank şi-a gravat desenul intitulat „Londra ieşind din oraş".

„Casterbridge era în multe privinţe doar polul, focarul sau centrul nervos al vieţii rurale dimprejur, deosebindu-se de numeroasele oraşe manufacturiere aşezate ca nişte corpuri străine, asemenea unor bolovani pe o cîmpie, într-o lume de verdeaţă cu care nu au nimic comun. Casterbridge trăia din agricultură aproape în aceeaşi măsură ca şi satele învecinate. Orăşenii resimţeau orice fluctuaţie ce survenea în situaţia ţăranilor, căci le afecta în aceeaşi măsură încasările ; din acelaşi motiv, participau la necazurile şi bucuriile familiilor aristocrate de pe o rază de zece mile. Pînă şi la dineurile date de familiile de liber-profesionişti, discuţiile se învîrteau în jurul grîului, al bolilor animalelor, al cositului şi seceratului, împrejmuitului şi semănatului ; iar problemele de politică erau considerate nu atît din propriul lor punct de vedere, al unor burghezi cu drepturi şi privilegii, cît din punctul de vedere al vecinilor lor de la ţară".

Asemenea tuturor oraşelor de-a lungul vremurilor, Casterbridge şi Jerichon îşi cîştigau existenţa vînzînd produse manufacturate şi servicii în schimbul alimentelor, iar comerţul lor principal, ca şi al celorlalte oraşe dinaintea revoluţiei industriale, se desfăşura cu o zonă agricolă a cărei circumferinţă se afla la o distanţă ceva mai mică de o jumătate de zi socotind din piaţa oraşului. Totuşi, chiar Jerichon şi Casterbridge trebuiau să importe şi alte lucruri, în afară de alimentele produse la această mică distanţă de zidurile lor. Pădurile care îi furnizau oraşului cherestea, minele care îi furnizau metal şi carierele de unde aducea piatră de construcţie arareori se aflau în imediata lui apropiere, aşa cum era cazul cu pămîntul arabil şi păşunile, de unde îşi procura hrana. Pentru

aceste bunuri, care urmează îndată după hrană în ceea ce privește necesitățile vieții urbane, cea mai mare parte a orașelor, în cea mai mare parte a vremurilor, au trebuit să recurgă la surse mai îndepărtate și, înainte de folosirea aburilor pentru tracțiune, cu un secol și jumătate în urmă, transportul pe fluvii, canale sau mare era incomparabil mai ieftin și mai rapid decît transportul pe uscat, cu hamali, roabe, animale de povară sau căruțe.

Drumurile romane sînt, pe drept cuvînt, renumite. După ce în secolul al V-lea e.n. întreținerea drumurilor romane a fost delăsată în Europa de vest, n-au mai existat asemenea drumuri excelente în această regiune, care a rămas înapoiată timp de paisprezece secole. Cu toate acestea, nu drumurile romane aprovizionau orașul Roma cu cele necesare existenței și nu ele asigurau coeziunea Imperiului roman. Roma, așa cum o descrie Strabon, care scria pe vremea lui Augustus, era construită cu cherestea din copaci tăiați în Apenini și plutăriți apoi în jos pe Tibru. Roma imperială, după ce devenise capitala unui imperiu cuprinzînd întregul perimetru al Mediteranei, era hrănită nu cu grîne cultivate în Italia peninsulară — nici măcar cu grîne cultivate în vecinătatea imediată a Romei —, ci cu grîne transportate pe mare din Sicilia și din nord-vestul Africii, unde erau cultivate în apropierea coastelor sau chiar la distanțe mai mari, ca în Egipt de exemplu. Bazinul Padului nu putea concura pe piața romană cu aceste țări de peste mare, deși producea un surplus considerabil de alimente după ce romanii îl cuceriseră, îl colonizaseră și îl dezvoltaseră din punct de vedere economic. Numai porcii puteau fi mînați însă de aici la Roma pe jos, peste Apenini. Pe de altă parte, Padul și afluenții săi, pe care se puteau transporta cereale, se varsă la capătul de sus al Mării Adriatice, iar călătoria de la Adria sau Spina la Roma, în jurul „călcîiului" și al „vîr-

fului", era prea lungă pentru a fi rentabilă, astfel încît cerealele din bazinul Padului erau nevandabile pe piaţa Romei. Pe fluviul Tibru, Roma era punctul cel mai îndepărtat pînă unde puteau ajunge vasele maritime, şi în era dinaintea existenţei căilor ferate acesta reprezenta un amplasament favorabil, sub aspect comercial, pentru un oraş. Motivul pentru care în zilele noastre Albany, şi nu New York, este capitala statului New York îl constituie faptul că Albany era locul cel mai îndepărtat de pe fluviul Hudson accesibil vaselor maritime olandeze din secolul al XVII-lea. Dar vasele maritime din ultimele secole î.e.n. pătrundeau cu tot mai mare greutate la Roma, deoarece dimensiunile medii ale vaselor de transport creşteau, iar gurile Tibrului se înnămoleau. În perioada imperială a istoriei Romei se obişnuia ca mărfurile destinate Romei, aduse pe mare, să fie transbordate pe şalande, care puteau fi remorcate apoi în sus, pe Tibru, pînă în oraş. La început, această transbordare se făcea în largul mării, pînă ce au putut fi mobilizate resursele financiare ale imperiului necesare pentru a se săpa un port artificial, care a legat marea cu fluviul mai sus de vărsarea acestuia. Acest mod de aprovizionare a Romei era pe cît de costisitor, pe atît de complicat ; totuşi, era mai puţin costisitor şi mai eficient decît în cazul cînd cerealele de pe cîmpiile roditoare ale Campaniei ar fi fost aduse la Roma pe uscat. Puteoli, admirabilul port natural al Campaniei, care fusese folosit pentru deservirea Romei în cursul ultimelor două secole î.e.n., a fost înlocuit cu portul artificial Portus de la gura Tibrului, deoarece transportul pe uscat de la Puteoli la Roma era atît de anevoios şi costisitor, încît era socotit prohibitiv. Călătorii care se îndreptau către Levant trebuiau să meargă călare sau în palanchin de la Roma la Brindisi, ca să ia de acolo vasul. Pentru ca această etapă obositoare a călătoriei

să fie mai uşor de suportat şi mai rapidă, aceştia îşi petreceau prima noapte după ce părăseau Roma la bordul unui şaland de canal, care era remorcat prin mlaştinile Pontine [1], în timp ce călătorii se odihneau în voie.

Marea Mediterană era mijlocul de comunicaţie cu ajutorul căruia se asigura aprovizionarea oraşului Roma, iar funcţionarii şi curierii guvernului roman circulau pe această arteră între capitală şi provincii în ambele sensuri. În termeni de comunicaţii, Imperiul roman era un imperiu circummediteranean, iar limitele expansiunii sale în hinterland erau trasate de distanţa maximă pînă la care puteau fi extinse pe uscat liniile de comunicaţii ale armatelor romane ce-şi aveau baza în porturile mediteraneene. Armatele arabe, care au cucerit un imperiu mai întins în secolele al VII-lea şi al VIII-lea e.n., erau mai mobile decît fuseseră armatele romane ; regiunile cucerite de ele se aflau însă tot în cadrul distanţei maxime pînă la care puteau opera din porturile lor. Porturile făuritorilor de imperiu arabi nu erau porturi maritime, căci dintre toate tipurile de teren de pe suprafaţa pămîntului, stepele sînt cele mai conductive, deşi nu sînt atît de conductive sau atît de întinse ca marea. În epoca califatului omeiazilor, porturile de stepă unde erau cantonate trupele adunate din peninsula Arabiei se înşirau de-a lungul marginii de răsărit a Siriei şi marginii de sud-vest a Irakului, pe linia unde „deşertul" înaintează alături de „semănături".

Cel mai mare imperiu constituit vreodată pe uscat a fost Imperiul mongol. Către sfîrşitul secolului al XIII-lea, cînd a atins întinderea sa maximă, cuprindea întreaga Chină, toată Asia centrală actuală, chineză şi sovietică, Iranul,

[1] Regiune mlăştinoasă la sud-est de Roma, desecată şi redată agriculturii în secolul al XV-lea, denumită astfel după unul dintre oraşele mai importante din regiune, Pontinia. — *Nota trad.*

Irakul și cea mai mare parte a Rusiei. Mongolii au reușit să cucerească aceste ținuturi întinse și să le mențină un timp sub stăpînirea lor, deoarece imperiul lor avea aceeași configurație ca cea a Imperiului roman. Imperiul mongol era format tot dintr-un inel de teritorii legate unul de celălalt printr-un mediu conducător central — în acest caz nefiind însă vorba de o mare înconjurată de uscat, ci de o stepă cuprinsă între ținuturi locuite de populații sedentare agricole și urbane. Această stepă euroasiatică, ce se întinde de la Munții Chingan, în Manciuria, pînă la Carpați, prelungită cu o enclavă de stepă mai departe, spre vest, în Alföldul ungar, e mult mai vastă decît Mediterana, iar Imperiul mongol a fost în aceeași proporție mai mare decît Imperiul roman ; întrucît însă stepele sînt mai puțin conductive decît mările, Imperiul mongol a avut o existență mai scurtă decît Imperiul roman.

Primul Imperiu persan, constituit în secolul al VI-lea î.e.n., a anticipat Imperiul roman, Imperiul arab și Imperiul mongol, construind drumuri și punînd în funcțiune un serviciu poștal pentru folosința guvernului imperial. Imperiul persan nu era dotat de natură cu o mare centrală, nici cu o stepă centrală și — avînd în vedere mijloacele de transport pe uscat de care dispuneau în era anterioară căilor ferate — făuritorii lui și-au dat seama că, oricît de bună ar fi fost rețeaua de drumuri, acestea nu puteau reprezenta un instrument adecvat pentru a menține coeziunea unui imperiu ce se întindea către apus pînă în Egipt și Cirenaica, iar către răsărit pînă în bazinul Indusului. Împăratul persan Darius I a întreprins amenajarea unei căi de navigație, pornind de la rîul Kabul, afluent al Indusului, peste Marea Arabiei, pînă la golful Suez, și a legat această cale de apă cu Nilul și cu Mediterana, recondiționînd canalul de navigație care leagă Suezul cu delta Nilului via lacuri și Wadi Tumilat și

care fusese săpat de faraonul Nechao al II-lea (609—593 î.e.n.). Darius a trimis, de asemenea, o escadră pentru a explora cît de departe se întindea stăpînirea colonială a lumii eline la apus de strîmtoarea Otranto. Fiul şi succesorul său, Xerxes, a încercat şi el, dar fără succes, să repete una din acţiunile întreprinse de Nechao : înconjurul Africii de către o escadră de corăbii feniciene în serviciul lui Nechao.

În era dinaintea existenţei căilor ferate, Egiptul avea cele mai potrivite condiţii naturale din lume pentru a putea satisface nevoile oraşelor. După ce jungla mlăştinoasă, care acoperea la început valea şi delta Nilului de la baza cataractei întîi pînă la gurile deltei, a fost transformată într-o grădină de legume, prin drenarea şi irigarea solului său aluvionar fertil, orice oraş din Egipt, indiferent unde ar fi fost amplasat, putea fi sigur că va dispune de resurse îmbelşugate de hrană chiar la porţile sale, după cum putea fi sigur că va dispune de o cale de apă navigabilă în imediată apropiere, deoarece nu s-ar fi putut afla prea departe de malurile Nilului sau ale unuia dintre braţele deltei Nilului. Folosind Nilul drept cale de apă, omul a întreprins una dintre primele sale acţiuni în vederea sporirii şi, în cele din urmă, a înlocuirii forţei musculare umane şi animale, a pus în slujba sa forţele fizice latente, potenţial mult mai puternice, ale naturii neînsufleţite. Vîslind pe Nil în jos, puterea musculară a omului era ajutată de curentul fluviului ; cînd se îndrepta însă pe Nil în sus, împotriva curentului, vîslaşul putea înfrînge forţa curentului ridicînd o pînză şi punînd astfel în slujba sa forţa mai puternică a vîntului de nord ce sufla de obicei — fără a mai recurge la vîsle. Stîncile ce se înalţă la mică distanţă de valea Nilului furnizau o piatră excelentă, de soiuri diferite, pentru nevoile constructorilor, cît şi ale sculptorilor, iar granitul obţinut din carierele aflate în apropierea cataractei

întîi putea fi transportat pe fluviu în jos spre a servi la sculptarea unor statui sau la ridicarea unor temple în orașele din deltă. De aici, vasele egiptene navigau de-a lungul coastei, spre nord-est, la Byblos, unde se aprovizionau cu bușteni luați din pădurile din apropiere, din Munții Liban. Minele de cupru din partea de vest a peninsulei Sinai se aflau la o distanță relativ redusă de coasta de răsărit a golfului Suez, iar aici se putea ajunge din Egiptul de sus, transportînd mărfurile de la cotul pe care-l face Nilul spre răsărit, la Coptus, pînă la portul egiptean Koseir (Leukos Limen) de la Marea Roșie. După deschiderea canalului din delta Nilului pînă la Suez, se putea ajunge la minele de cupru din Sinai din orice parte a Egiptului fără transbordare, și nu numai acolo. Odată lansate pe Marea Roșie, corăbiile egiptene puteau ajunge la Punt (Somalia ?), iar marinarii din Alexandria puteau să navigheze, cum au și învățat, probabil, s-o facă cu circa 100—80 de ani î.e.n., direct prin Marea Arabiei către coasta de vest a Indiei și Ceylonului. Mai tîrziu s-a înființat un depozit alexandrin la Arikamedu, pe coasta de răsărit a Indiei, la cîteva mile sud de Pondichéry, pentru distribuirea mărfurilor mediteraneene, iar înainte de sfîrșitul secolului al II-lea e.n., cel puțin un vas din Alexandria ajunsese într-un port chinez.

În Sumer (actualul Irak de sud-est), natura a fost mai puțin generoasă în ceea ce privește aprovizionarea orașelor. După ce, prin defrișarea junglei și desecarea mlaștinilor, solul aluvionar din bazinul inferior al Tigrului și Eufratului a fost transformat în cîmpii tot atît de roditoare ca cele ale Egiptului, orașele sumeriene, la fel ca cele egiptene, au dispus de surse de aprovizionare cu hrană chiar la porțile lor ; însă mijloacele lor de comunicație pe apă nu se puteau compara cu cele ale Egiptului, căci, deși Sumer avea două mari fluvii,

față de unul singur în Egipt, acestea erau navigabile numai în sensul curentului. Curenții lor erau mai repezi decît cei ai Nilului, iar în Sumer nu exista un vînt de sud-est care să împingă vasele cu pînze în amonte, împotriva rezistenței fluviului, ceea ce îngreuia cu atît mai mult situația, cu cît nu existau resurse de cherestea, piatră sau metale în imediata vecinătate. Cele mai apropiate păduri erau pe Muntele Amanus, în colțul de nord-vest al Siriei ; cele mai apropiate mine și cariere de piatră se aflau la marginea de apus a platoului iranian. Nevoia este însă mama inițiativei și a inventivității. Sumerienii nu s-au mulțumit să inventeze unelte din argilă arsă de o duritate aproape metalică ; datorită spiritului lor întreprinzător, au reușit să aducă metal, cherestea și chiar piatră din locuri îndepărtate, producînd și exportînd produse manufacturate pentru a-și plăti importurile. De fapt, raza activității economice a orașelor sumeriene a fost mai întinsă decît fusese cea a orașelor egiptene înainte ca marinarii fenicieni și greci, care cutreierau orașele, să fi început a-și desfășura operațiile pornind din porturi egiptene.

Aceste deosebiri însă erau doar relative, căci toate orașele, de la orașele-tîrguri primitive și pînă la cele mai evoluate, pentru a putea exista, au trebuit să facă comerț cu regiuni din afara limitelor lor. Dependența intrinsecă și permanentă de comerț a căpătat, în interiorul orașului, forma fizică a pieței — locul de unde au pornit antrepozitele, agențiile comerciale, băncile, bursele, computerele și toate celelalte echipamente sofisticate privind comerțul, cărora piața le-a dat naștere cu timpul. Faptul că în era preindustrială orașul avea un caracter de excepție și, în consecință, se afla permanent în primejdie de a fi șters de pe fața pămîntului, fiind reabsorbit de zona agricolă sau pastorală sau de sălbăticie, s-a manifestat sub forma fizică a zidului înconjurător și a citadelei, unde cetă-

ţenii puteau organiza o ultimă rezistenţă în cazul cînd oraşul de jos ar fi fost luat cu asalt.

De la data fondării, cu vreo opt mii de ani în urmă probabil, a primului oraş, situat pe amplasamentul Jerichonului, au existat puţine perioade sau locuri în care oraşele să nu fi fost nevoite să se preocupe de securitatea lor împotriva atacurilor. Or, în era dinaintea inventării avionului de bombardament şi a rachetelor, fortificaţiile, naturale sau artificiale, se aflau la nivelul solului sau la nivelul apei. La nivelul solului, fortificaţiile artificiale luau forma zidurilor sau a terasamentelor, care le-au înlocuit, atunci cînd „perfecţionarea" artileriei a făcut ca zidurile de piatră, considerate pînă atunci de necucerit, să devină vulnerabile, aşa cum s-a dovedit în 1453 cu triplul zid ce înconjura pe uscat Constantinopolul.

În epoca zidurilor de cetate, oraşele ce nu erau apărate de ziduri constituiau o raritate. Oraşul cretan preelenic Cnossos pare să nu fi fost înconjurat de ziduri în tot timpul mileniului şi jumătate cît a fost locuit, înainte de a fi fost distrus, aproximativ în anul 1400 î.e.n. La sfîrşitul acelei epoci însă, oraşele mai noi, întemeiate pe teritoriul continental adiacent al Greciei — Mycene şi Tirynth de exemplu —, dispuneau de cele mai masive fortificaţii pe care le-a avut vreodată un oraş. Dacă Cnossosul preelenic s-a putut lipsi de ziduri, aceasta s-ar putea datora faptului (e o simplă presupunere) că în epoca minoică insula Creta era unită din punct de vedere politic şi că flota ei era stăpînă pe mările dimprejur. Ceea ce apare mai demn de remarcat e faptul că Nara, prima capitală a Imperiului nipon, proiectată în mod oficial în acest scop, era de asemenea lipsită de ziduri ; căci, deşi Japonia, ca şi Creta, e înconjurată de mare, cea mai mică dintre cele patru principale insule japoneze e mai mare decît Creta, iar la începutul secolului al VIII-lea e.n., cînd a fost construită Nara, ordinele guvernu-

lui imperial nu ajungeau poate să fie aplicate întocmai la capătul de nord-est al principalei insule, Honshu, în care Nara e situată la capătul de sud-vest. La Nara, numai palatul era înconjurat de ziduri, iar acest palat nu era o citadelă ; funcţia zidului împrejmuitor al palatului era de a-i asigura izolarea, nu securitatea. Contrastul dintre Nara neîmprejmuită şi castelele construite în Japonia în perioada feudală, care a început către sfîrşitul secolului al XII-lea, este tot atît de izbitor ca şi contrastul dintre Cnossosul neîmprejmuit şi fortificaţiile de la Mycene şi Tirynth, după cum nu e mai puţin remarcabilă asemănarea dintre aceste oraşe-fortăreţe myceniene şi capitalele japoneze din perioada feudală. Zidăria masivă poligonică a nivelurilor inferioare din castelele japoneze ar putea fi opera unui arhitect militar din Mycene. Castelele japoneze şi fortăreţele myceniene reprezintă exemple cunoscute de aşezări urbane dinaintea erei bombardamentelor. Nara şi Cnossos sînt excepţii singulare de la regula generală.

În epoca dinaintea bombardamentelor, posibilitatea de apărare la nivelul solului sau la nivelul apei juca aproape întotdeauna un rol important la alegerea amplasamentului unui oraş. Întemeietorii oraşului căutau deci o fortăreaţă naturală în care să-şi poată plasa cel puţin citadela şi, pe cît posibil, restul oraşului. Cele două tipuri principale de fortăreţe naturale, ce s-au dovedit eficiente împotriva atacurilor la nivelul solului şi al apei, sînt grupurile izolate de stînci şi mlaştinile.

Exemple de citadele-pe-stîncă sînt Acropolele din Atena şi Pergamon, Acrocorinthul, citadela din Ankara şi fortăreaţa stăpînitorilor rajput, Chittor, în care citadela şi oraşul au aceeaşi întindere. Se poate construi însă echivalentul artificial al unui oraş pe stîncă şi în cîmpie deschisă. Un astfel de tur de forţă al muncii omului îl reprezintă, de exemplu, oraşul Balch

(Bactra), în prezent părăsit, fosta capitală a Bactriei, care se afla pe cîmpia dintre versantul de nord al lanțului de munți Hindukush și malul sudic al fluviului Oxus. La Balch, zidurile gigantice ale orașului, construite din cărămizi de lut, se înalță pe o terasă tot atît de gigantică, făcută de mîna omului, iar într-un colț al imensului perimetru pătrat se află citadela gigantică, ridicată și ea de mîna omului, o înălțime artificială de același ordin de mărime ca cele mai mari dintre citadelele naturale ridicate pe stînci în Turcia, Grecia sau Italia.

Exemple de citadele apărate de mlaștini sînt Mantova, în bazinul Padului, și Ravenna, pe coasta italiană a Adriaticii, la sud de laguna Veneției. Cînd, cu aproximativ 400 de ani î.e.n., o *Völkerwanderung* [1] a galilor a coborît ca o avalanșă în bazinul Padului, Mantova a fost singurul dintre orașele etrusce, întemeiate anterior aici, care a supraviețuit — unul, se spune, dintr-un total de douăsprezece. Ravenna, care pe atunci făcea parte din Umbria, a supraviețuit și ea *Völkerwanderung*-ului galilor, deși avangarda năvălitorilor s-a năpustit dincolo de acest oraș, de-a lungul coastei, ajungînd către sud-est pînă în apropierea Anconei. În acele vremuri pline de primejdii, Ravenna era o insulă într-o lagună, așa cum Veneția a reușit să se mențină pînă în prezent, luînd măsuri pentru a împiedica înnămolirea lagunei sale. Opt secole mai tîrziu, cînd *Völkerwanderung* a galilor a fost urmată de cea a germanilor, Ravenna era înconjurată de mlaștini. În această ascunzătoare naturală s-a refugiat, în anul 404 e.n., guvernul a ceea ce mai rămăsese din jumătatea de apus a Imperiului roman, și cînd, după un interval de stăpînire barbară, Italia a fost readusă temporar sub stăpînirea romană de către guvernul imperial roman din

[1] *Völkerwanderung* (germ.) — migrația popoarelor, termen folosit ca atare în diverse limbi. — *Nota trad.*

Constantinopol, Ravenna a devenit și a rămas capitala viceregelui desemnat de guvernul din Constantinopol pentru cele cîteva dominioane [1] italiene ce-i mai rămăseseră imperiului. În timpul migrației atît a galilor, cît și a germanilor, Roma a căzut foarte repede în fața năvălitorilor barbari — prima oară în jurul anului 387/386 î.e.n., a doua oară în anul 410 e.n. Ravenna însă nu a fost cucerită de gali și, cu toate că din anul 476 pînă în anul 539 e.n. a constituit statul-major al ocupanților succesivi ai Italiei, rugieni și ostrogoți, ea nu a fost cucerită de longobarzi pînă în anul 750 e.n., deși longobarzii năvăliseră în Italia în anul 568 e.n. Ravenna, și nu Roma, era, în Italia, fortăreața pe care se bizuia Imperiul roman din Constantinopol, și acest fapt istoric este amintit în actuala nomenclatură geografică a Italiei. În Italia de astăzi, numele de „Romagna" (țara romanilor) îl poartă districtul din jurul Ravennei, nu cel din jurul Romei.

Orașele sumeriene — cele mai vechi din istorie, exceptînd Jerichonul și orașul neolitic recent descoperit la Lepenski Vir, în Iugoslavia — trebuie să fi fost la origine mici fortărețe de mlaștină, de tipul celor reprezentate de Ravenna și Mantova. La început, ele constituiau, probabil, centrul urban al unui petic de pămînt izolat, cultivat pentru hrană și care fusese smuls mlaștinei prin drenare și irigare. Întinderile mlăștinoase încă neameliorate din bazinul inferior al Tigrului și Eufratului izolau, unele de celelalte, aceste orașe, ce răsăreau din loc în loc, și în acest stadiu orașele sumeriene, deși sărace, trăiau în siguranță. Încheierea procesului de transformare a mlaștinilor într-o rețea de canale și cîmpii a adus însă o răsturnare a situației orașelor-state sumeriene.

[1] Cuvînt preluat din terminologia engleză modernă și semnificînd stat, menținut sub suveranitatea altui stat, dar avînd un oarecare grad de autonomie. — *Nota trad.*

Acum erau bogate, dar nu se mai bucurau de securitate. Se îmbogăţiseră datorită extinderii domeniilor lor agricole şi păşunilor, dar îşi pierduseră securitatea, deoarece veniseră în contact unele cu altele şi contactul dăduse naştere la ciocniri în legătură cu controlul exercitat asupra canalelor şi cu dreptul de proprietate asupra terenurilor din districtele de frontieră. În perioada de cînd datează cele mai vechi documente sumeriene descoperite pînă în prezent, oraşele sumeriene — fiecare în parte un stat suveran — se angajaseră în războaie fratricide, şi aceste războaie renăşteau cu o violenţă tot mai mare, ajungînd, în cele din urmă, să distrugă societatea sumeriană şi să ducă la pieirea suveranităţii oraşelor-state sumeriene. Ulterior, lumea sumeriană a fost unită politiceşte, prin forţa armelor, de către puteri semite, de către Agade, în primul rînd, şi la urmă de Babylon. Nu e singura dată în istorie cînd omul a transformat o victorie tehnologică într-o calamitate socială. Mereu şi din nou a fost sortit să pătimească pentru starea sa de înapoiere morală, în discrepanţă cu izbînzile sale tehnologice.

Tucidide, în introducerea sa la *Istoria războiului ateno-peloponeziac din anii 431—404 î.e.n.*, observa că în era arhaică a istoriei elene oraşele-state greceşti se zbăteau între cerinţele contradictorii ale comerţului şi apărării. Comerţul pretindea o amplasare a oraşului cît mai aproape de cîmpia producătoare de hrană şi cu posibilităţi corespunzătoare de transport pe apă, ceea ce în bazinul Mării Egee înseamnă transport maritim, dat fiind că în această regiune nu există rîuri navigabile. Pe de altă parte, apărarea cerea o amplasare care să fie în afara razei de acţiune a piraţilor, bandiţilor şi a armatelor invadatoare, ceea ce, în această regiune, însemna amplasarea în interior, pe un munte. Bineînţeles că accesibilitatea şi secu-

ritatea erau greu de împăcat, chiar pentru orașele grecești, care deveniseră destul de bogate pentru a-și putea constitui o apărare artificială sub forma unor ziduri construite de oameni.

În lumea mediteraneeană, problema reconcilierii acestor două deziderate a fost rezolvată prin amplasarea orașelor pe insule sau, în subsidiar, pe peninsule, ce puteau fi apărate împotriva atacurilor de pe teritoriul continental printr-un zid scurt de-a curmezișul istmului, de la un țărm la celălalt. Exemple de orașe insulare sînt Tyrul și Arvad[1] (Aradus, Ruad), în largul coastei actualei Republici Liban ; Motya, un oraș colonial fenician, la capătul de vest al Siciliei ; Veneția, în laguna ei, și Tenochtitlan, capitala Imperiului aztec, pe un grup de insule dintr-un lac în prezent secat. Siracusa, care în cele din urmă a devenit orașul cu cel mai lung perimetru de ziduri din toată lumea greco-romană, la începuturile ei, cînd se afla pe insula Ortygia din largul mării și nu se extinsese încă pe solul Siciliei, era pandantul Motyei, la extremitatea opusă a Siciliei. Exemple de orașe peninsulare sînt Sidon, pe coasta Libanului, Cartagina, pe coasta Tunisiei, Milet, pe coasta Greciei, și Constantinopol, pe malul european al Bosforului. Un lanț de orașe insulare și peninsulare au constituit o importantă parte componentă a Imperiului britanic : Gibraltar, Valletta, Bombay, Pinang, Singapore, Hong Kong. În cel de-al doilea război mondial, forțele navale britanice din Pacific nu au putut împiedica căderea Hong Kongului, a Singaporelui și Pinangului ; Bombay și Gibraltar nu au fost atacate în cursul acestui război, iar Valletta a rezistat, Gibraltarul a rezistat cu succes unui asediu concomitent, de pe mare și de pe uscat, în 1779—1782.

[1] Arvad se află în Siria, în dreptul portului Lattakia, iar Tyr (Sur) e un port pe coasta Libanului. — *Nota trad.*

Am menţionat mai sus că, exceptînd un scurt interval în secolul al V-lea î.e.n., Atena a devenit, pe cît a fost posibil, echivalentul unui oraş peninsular — de proporţia Constantinopolului —, legîndu-se cu ajutorul unor „ziduri lungi" de cele două porturi ale sale, Phaleron şi Pireu. Acest expedient nu avea, desigur, aceeaşi valoare ca avantajele cu care natura înzestrase adevăratele oraşe peninsulare, cum sînt Constantinopolul şi Cartagina. Lungimea zidurilor pe care atenienii au trebuit să le construiască, să le menţină în bună stare şi să le apere pentru a-şi asigura libertatea de acces la porturile maritime era de aceeaşi ordine de mărime ca lungimea zidurilor Siracusei pe vremea cînd fuseseră prelungite în interior pînă la Euryalus.

Chiar în aceste cazuri însă, problema combinării accesibilităţii cu securitatea putea fi rezolvată numai fiindcă şi atîta timp cît oraşul insular sau peninsular era suficient de puternic pe mare pentru a se putea apăra atît pe sine însuşi, cît şi căile sale comerciale maritime. O insulă sau o peninsulă e deosebit de vulnerabilă dacă nu posedă o forţă navală sau dacă nu face parte din punct de vedere politic dintr-un stat mare, capabil să-şi apere posesiunile insulare. Insulele mai mici din arhipelagul egeean au fost invadate, asuprite şi înrobite de nenumărate ori în decursul capitolelor succesive ale istoriei bazinului egeean. În schimb, un oraş insular sau peninsular care posedă o forţă navală corespunzătoare se bucură de o situaţie deosebit de favorabilă. Se poate apăra împotriva atacurilor, îşi poate cumpăra alimente şi vinde mărfurile în orice loc unde marea îi poartă vasele comerciale şi flota sa le poate apăra.

Unele puteri navale insulare şi peninsulare, cum erau Cartagina, Atena (pentru o perioadă scurtă), Veneţia şi Britania, şi-au întemeiat imperii politice. Cartagina şi-a folosit imperiul politic în scopuri economice, transformîndu-l în-

tr-o rezervație comercială pentru ea și pentru celelalte orașe coloniale feniciene de pe coastele Africii și Spaniei sau din largul mării, care erau satelitele ei ; aria comercială a Cartaginei era însă mai întinsă decît imperiul ei politic. Ea cumpăra de la orașele-state grecești din Sicilia și de la etrusci mărfuri pe care le vindea supușilor săi africani și spanioli contra unui beneficiu de intermediar. Britanicii, de asemenea, cînd s-au aflat la apogeul lor, și-au deschis imperiul comercianților de orice naționalitate și, la rîndul lor, făceau comerț cu lumea întreagă. Cît privește Veneția, comerțul ei se desfășura în cea mai mare parte cu statele independente ale lumii islamice, ale celei creștine ortodoxe din răsărit și ale celei creștine din apus, cărora le servea drept mijlocitor. Dominioanele ei politice îi erau mai puțin folositoare ca piețe și surse de aprovizionare decît ca escale și ca puncte de sprijin.

Orașele insulare care nu sînt amplasate pe mare, ci pe un lac înconjurat de uscat nu au însă posibilitatea de a importa pe cale maritimă alimente din surse îndepărtate. Un asemenea oraș insular nu-și poate permite să se lipsească de aprovizionarea cu hrană produsă pe plan local, chiar dacă e vorba de capitala unui imperiu întins și în continuă expansiune cum era Tenochtitlan la data cînd Cortes l-a distrus pe neașteptate. Populația din Tenochtitlan își rezolvase în mod ingenios problema hranei prin inventarea „grădinilor plutitoare", în care produsele necesare hranei erau cultivate pe plute formate din împletituri de plante. Un oraș insular sau peninsular însă care e stăpîn pe căile maritime se poate lipsi de surse adiacente de aprovizionare cu hrană. Atîta timp cît produce bunuri manufacturate și prestează servicii comerciale de valoare corespunzătoare pentru a plăti hrana pe care trebuie s-o importe, orașul poate să-și aducă această hrană pe mare, din surse îndepărtate. Cartagina nu și-a extins im-

periul politic asupra părților învecinate ale Tunisiei decît peste aproximativ o jumătate de secol după ce a pus stăpînire pe unele puncte de pe coasta Siciliei, Sardiniei și Spaniei și din largul acestor coaste. Veneția a început să construiască un imperiu pe solul Italiei abia mai bine de un secol după ce anexase insula îndepărtată Creta. Hamburgul nu a deținut niciodată vreun teritoriu în afara limitelor orașului, cu excepția unei minuscule enclave în jurul portului Cuxhaven, la gurile Elbei. Totuși, datorită amplasamentului său, Hamburgul a căpătat un vast hinterland comercial. În perioada dinainte de izbucnirea primului război mondial, Hamburgul era principalul port de îmbarcare spre Statele Unite pentru emigranții ce proveneau dintr-o zonă cuprinzînd sfertul de nord-vest al Lumii Vechi, de la Hamburg spre răsărit pînă în Rusia inclusiv.

Miletul, ca și Hamburgul, n-a posedat niciodată un imperiu politic ; coloniile pe care le-a implantat, în număr mare, au devenit orașe-state independente. Aria comercială a Miletului însă se întindea către nord pînă la coasta Mării Negre, către sud pînă în Egipt, iar către vest în bazinul apusean al Mediteranei. În primele decenii ale secolului al VI-lea î.e.n., cînd lydienii au întemeiat un imperiu în hinterlandul continental al Miletului, încercările lor de a supune orașul au eșuat, deoarece acesta avea o flotă comercială și una militară, iar lydienii nu aveau nici un fel de flotă. Lydienii nu au reușit să ia cu asalt puternicele fortificații de pe uscat ale Miletului și nu l-au putut îngenunchea, deși năvăleau în fiecare an în teritoriul său agricol din afara zidurilor, distrugînd recoltele. Ei și-au dat seama că Miletul se putea lipsi de alimentele cultivate împrejurul orașului și că probabil de mult nu mai conta pe acestea, căci pămîntul nu era roditor. Miletul își transporta produsele manufacturate în Ucraina și în Egipt, iar la întoarcere aducea încărcături de alimente de

acolo. Lydienii nu s-au putut interpune în comerțul Miletului, astfel încît, în cele din urmă, s-au dat bătuți și au ajuns la înțelegere. În secolul următor, Atena a folosit aceeași lecție împotriva adversarilor săi peloponezieni și beoțieni în războiul din anii 431—404 î.e.n., și atîta timp cît și-a menținut controlul asupra Dardanelelor și Bosforului s-a bucurat de succes, avînd acces liber la cerealele Ucrainei. Anglia victoriană, în perioada apogeului ei industrial, comercial și naval, de asemenea a încetat să se mai bizuie pe aprovizionarea cu alimente cultivate în țară : ea a început să se aprovizioneze din America de Nord, Argentina, Australia și Noua Zeelandă, astfel că, în cursul ambelor războaie mondiale, cînd căile ei maritime s-au aflat sub amenințarea submarinelor inamice, ar fi putut ușor fi învinsă prin înfometare.

Înainte de izbucnirea revoluției industriale, orașele constituiau pete izolate pe uscatul planetei. Chiar și orașele-tîrguri, care reprezentau tipul standard de oraș, erau puține la număr și la mari distanțe unele de altele. Era deci normal ca orașul să-și procure hrana necesară dintr-un district agricol din imediata sa apropiere. Orașele maritime, care-și aduceau alimentele din depărtări, erau vestite, căci numărul lor era mic. Modelul curent al așezărilor omenești îl constituiau orașele-tîrguri, risipite la mari intervale, fiecare dintre ele înconjurat de o fîșie îngustă de ogoare și pășuni și izolat de vecinii săi cei mai apropiați prin ținuturi sălbatice. O mică parte a acestor ținuturi sălbatice erau valorificate de om într-o oarecare măsură, dar în condiții de nesiguranță, ca pășune pentru capre pe munți și ca pășune pentru turmele nomazilor în stepă, dar cea mai mare parte a lor erau încă nevalorificate. E semnificativ că în Italia, în mileniul dinaintea erei noastre, Silvanus, zeul pădurilor, era și zeul tutelar al frontierelor dintre state. Pe vremea cînd Silvanus a obținut această a doua funcție, statele din

Italia trebuie să fi fost luminişuri izolate în pădurile ce acopereau peninsula. Existau cîteva zone — de exemplu Sumer, Egipt şi şesurile din nordul Indiei şi din nordul Chinei — unde pămînturile arabile şi de păşunat, ce înconjurau fiecare din oraşele locale, desfiinţaseră ţinuturile sălbatice, unindu-se între ele. Dar asemenea porţiuni neîntrerupte de pămînturi cultivate şi păşuni erau o excepţie şi, dat fiind că izbucnirea revoluţiei industriale a pus oraşele lumii în mişcare, a devenit evident că păşunile şi cîmpiile lumii nu se vor mai uni niciodată într-un *continuum* pe scară mondială. Exemplul dat de Londra prin „ieşirea din oraş" e urmat de toate celelalte oraşe din lume, iar cîmpiile şi păşunile sînt ajunse din urmă şi năpădite de un şuvoi de case noi şi străzi. Ceea ce s-a întîmplat în Japonia în timpul vieţii mele prefigurează ceea ce se va întîmpla în cursul vieţii nepoţilor mei în multe alte părţi de pe suprafaţa globului. În 1956 n-am mai putut recunoaşte ţărmurile strîmtorii Shimonoseki, pe care le văzusem în 1929, iar în 1967 n-am mai fost în stare să recunosc oraşul Nara, pe care îl cunoscusem în 1929 şi în 1956. Un peisaj rural fermecător odinioară şi un oraş sfînt şi mai fermecător încă fuseseră şterse de pe faţa pămîntului de „marşul cărămizilor şi al mortarului".

Ogoarele, dispuse în prezent în formă de tablă de şah, nu se vor extinde mai înainte ca porţiunile lor separate să se unească, ci se vor fărîmiţa, rămînînd ici-colo cîte un petic, pe măsură ce se va întinde oraşul ce va cuprinde întreaga lume — Ecumenopolis — şi care se naşte chiar acum, sub ochii noştri. Aspectul general al aşezărilor omeneşti va fi acelaşi ca şi pînă acum în Ecumenopolis, chiar dacă nu pe întreaga suprafaţă a globului. Va fi tot un model cu pete răspîndite la intervale mari, pe o suprafaţă care, în cea mai mare parte, va fi de culoare diferită. Acelaşi model, însă cu deose-

birea că de data aceasta componentele lui se vor fi schimbat. Petele risipite ici-colo vor constitui acum rămăşiţele ce vor fi supravieţuit din vegetaţie ; spaţiul de culoare diferită, în care aceste pete disparate de verdeaţă vor fi presărate, nu va mai fi natura virgină sălbatică, ci un *continuum* de străzi şi clădiri, care ameninţă să devină o sălbăticie de un fel mult mai sinistru decît tot ceea ce a putut produce mai înspăimîntător natura dacă omul nu va reuşi să planifice forma şi structura viitorului Oraş mondial înainte ca acesta să fi luat definitiv aspectul intolerabil al unui *bidonville* [1] mondial.

Revoluţia ecologică prin care trece omenirea în prezent e simbolizată de inversarea funcţiei zidurilor. Funcţia lor tradiţională era de a salva oraşele — o formă excepţională şi rară de aşezare umană — împotriva agresiunii cîmpiilor, păşunilor şi ţinuturilor sălbatice, ce ameninţau să le copleşească. Funcţia actuală a zidurilor e de a salva parcurile şi „centurile verzi", ameninţate de agresiunea cărămizilor şi a mortarului. Cît priveşte agricultura şi creşterea animalelor, ele vor fi împinse de pe pămînt în mare, la început pe platforma continentală şi în cele din urmă, poate, în adîncuri. Din fericire, marea adîncă acoperă o parte mult mai întinsă a suprafeţei planetei decît uscatul şi marea de mică adîncime la un loc. Marea va fi viitoarea sursă de hrană a omenirii, iar fundul mării, viitoarea sursă de minereuri. Acum, cînd Oraşul mondial se apropie cu paşi repezi de noi, nu ne mai putem permite să exploatăm resursele latente ale mării folosind metodele ineficace ale strămoşilor noştri paleolitici.

În era Ecumenopolisului, industria pescuitului — acest mod de recoltare a hranei ce dăinuie din arhaica economie paleolitică — e depăşită. Japonezii au dus această formă de

[1] Oraş de cocioabe făcute din bidoane, cartoane vechi ş.a. — *Nota trad.*

culegere a hranei pînă la cea mai înaltă culme de eficienţă posibilă şi nu întîmplător tot japonezii sînt pionierii noii acţiuni de cultivare a mării. Dacă vă veţi duce la Wakayama, veţi vedea cum ierburile de mare sînt cultivate pentru hrană. Dacă vă veţi duce la Shirahama, veţi vedea cum icrele peştelui cu coadă galbenă sînt fecundate artificial, puietul ce supravieţuieşte fiind păstorit asemenea turmei legendare de foci a lui Proteu, pe insula Pharos. În condiţii naturale, adică în condiţiile unei faune maritime din care pescarul îşi face şi el parte, dintr-un milion de ouă de peşte cu coadă galbenă, doar trei supravieţuiesc şi ajung peşti adulţi, care vor trăi suficient timp pentru a menţine în viaţă specia, producînd, la rîndul lor, icre şi spermă. În noile condiţii de domesticire, numărul supravieţuitorilor nu mai e de trei la un milion, ci de o sută de mii. Iată deci pîinea şi peştele cu care vor fi hrănite cele cincizeci de mii de milioane de viitori locuitori ai Ecumenopolisului.

În oraşele de tip tradiţional, populaţia trăia înghesuită. Dat fiind că zidurile oraşului necesitau sume mari pentru a fi construite şi menţinute în bună stare, autorităţile publice căutau să le reducă lungimea la minimum, atît cît era necesar pentru a cuprinde populaţia adunată cît mai strîns laolaltă. Chiar atunci cînd un oraş îşi putea permite să construiască un zid lung, cuprinzînd mai mult decît o zonă minimă, autorităţile se abţineau, totuşi, de a depăşi strictul necesar, avînd în vedere că un perimetru mai mare necesita mai mulţi oameni pentru a-l apăra. În cazul cînd se impunea însă o extindere a zidurilor de centură peste limitele zonei construite şi locuite, pentru raţiuni militare imperative, ca, de exemplu, înglobarea unei culmi sau a unui lanţ de dealuri ce nu puteau fi lăsate în afara zidului spre a nu fi ocupate de asediatori, spaţiul intramural suplimentar pe care fuseseră siliţi să-l includă era

de obicei prea abrupt și stîncos pentru a fi folosit ca teren de construcții. Amplasarea geometrică a orașului grec ionic Priene în coasta unui munte, pe o platformă mărginită de pereți abrupți, a fost un tur de forță excepțional. Prin urmare, în majoritatea orașelor de tip tradițional, densitatea clădirilor era foarte mare. Această densitate ajungea la maximum în orașele feniciene insulare și peninsulare, a căror arie era minusculă. La Motya, clădirile aveau cîte șase etaje ; orașul nu dispunea de pămînturi proprii producătoare de hrană, iar pe insulă nu era loc nici măcar pentru un cimitir, pentru care a fost nevoie să se închirieze un teren în Sicilia, de la localnici.

În era dinaintea revoluției industriale, locuitorii îngrămădiți în rarele orașe de pe planetă constituiau doar o mică fracțiune a populației umane. Culegătorii-de-hrană care supraviețuiau erau, probabil, și mai puțin numeroși. În cursul celor opt sau poate zece mii de ani ce s-au scurs între inventarea agriculturii și a creșterii animalelor și izbucnirea revoluției industriale, marea majoritate a oamenilor erau producători-de-hrană, trăind și muncind la țară. În 1969 s-a apreciat că 45% din populația lumii a devenit urbană și, întrucît explozia urbanizării s-a produs pînă în prezent în special în rîndurile unei minorități „dezvoltate", ponderea acestei categorii în volumul total al urbanizării e cu mult peste media mondială. Se spune, de exemplu, că în prezent, în Statele Unite, numărul locuitorilor angajați în producerea hranei este mai mic decît cel al locuitorilor din campusurile universităților. Această preponderență covîrșitoare a proporției populației urbane, ce reprezintă deja un fapt împlinit în Statele Unite, va deveni în viitorul apropiat un fenomen pe scară mondială. Cu toate acestea, densitatea medie actuală a așezărilor urbane din Statele Unite, Europa de vest și Japonia (Tokio fiind în prezent cel mai mare oraș din lume)

este estimată a fi mai redusă, în medie, decît era densitatea din orașele de tip tradițional. Dintre orașele zilelor noastre, Honk Kong e poate singurul în care există tot atîția locuitori pe kilometru pătrat cîți aveau pe vremuri Motya, Cartagina, Tyr, Sidon și Arvad.

La prima vedere, o asemenea estimație ar părea de necrezut. Clădirile supraînalte din Tokio, New York și Chicago privesc ca la niște pitici la clădirile cu șase etaje ridicate la Motya către sfîrșitul secolului al V-lea și începutul secolului al IV-lea î.e.n. Totodată însă, suprafața întregii Sicilii a fost cu mult depășită de suprafața fiecăruia dintre megalopolisurile, viitoare componente ale Ecumenopolisului, care se încheagă în prezent în jurul Marilor Lacuri din America de Nord, de la Milwaukee, trecînd prin Chicago și Detroit, la Cleveland, și de-a lungul coastei Americii de Nord, de la Boston, prin New York și Philadelphia, la Washington, D.C., și de-a lungul coastei de sud a insulei principale a Japoniei, de la Tokio, prin Nagoya, pînă la Osaka. Prin urmare, este probabil adevărat că extinderea zonei acoperite cu clădiri și străzi urbane a avut loc în mod disproporționat față de creșterea numărului absolut al populației urbane. Odată cu creșterea uriașă a acestei populații s-a produs o creștere și mai uriașă a zonelor pe care ea le ocupă, iar aceasta înseamnă că densitatea așezărilor s-a redus pe măsură ce orașele au crescut ca număr de populație și ca mărime.

Acest rezultat, la prima vedere paradoxal, al „marșului cărămizilor și mortarului" a devenit posibil datorită îmbunătățirii concomitente, prin mecanizare, a mijloacelor de transport. În orașul de tip tradițional, majoritatea locuitorilor erau nevoiți să circule pe jos ; numai o minoritate înstărită își putea permite să meargă călare pe măgar sau pe cal pe străzile înguste. Prin urmare, majoritatea muncitorilor urbani

locuiau fie în clădirile unde lucrau, sau la cîteva minute distanţă de mers pe jos, ceea ce înseamnă că trăiau şi munceau înghesuiţi. Chiar şi în Londra ultimului deceniu al secolului al XIX-lea, care cunoscuse o dezvoltare accelerată timp de cel puţin un secol, vecinul familiei mele, avocatul, mergea călare la birou, iar tatăl meu, care era activist social, circula între locuinţa noastră din Paddington şi filialele locale ale Societăţii pentru organizarea binefacerii de pe malul de sud al Tamisei cu omnibuz cu cai. Dăinuirea acestor mijloace primitive de transport a limitat într-o oarecare măsură expansiunea Londrei. Practica „navetismului" începuse încă de pe atunci, dar se afla în faza de început şi se limita la călătoria cu trenul. Nu exista încă vreun mijloc mecanizat, public sau privat, pentru transportul rutier al locuitorilor.

Acum, în 1969, a face „naveta" între un dormitor suburban şi o fabrică sau un birou urban a devenit un lucru obişnuit. În suburbiile-dormitoare, înălţimea medie a clădirilor e relativ redusă în comparaţie cu media din cartierele comerciale şi de birouri — „City" la Londra, „Downtown" la New York, „Loop" la Chicago —, şi unul din agrementele vieţii suburbane constă în faptul că în suburbie casele îşi pot îngădui să aibă loc de grădină la un preţ convenabil. E adevărat că partea mai săracă a populaţiei urbane, care astăzi, ca şi în trecut, formează majoritatea, continuă să locuiască destul de aproape de sectoarele interioare ale oraşului, dar recazarea săracilor în blocurile înalte cu apartamente nu a mărit densitatea clădirilor în zonele unde locuiesc aceştia. Noile blocuri au spaţii mari între ele, unde sînt amplasate terenuri de joacă pentru copii şi locuri de parcare pentru posesorii de automobile, pe cînd casele cu unul sau două etaje, pe care blocurile înalte le-au înlocuit, erau mult mai apropiate între ele. În plus, acum, cînd nu se mai obişnuieşte ca un lucrător urban să doarmă noaptea la etajul

aceleiaşi clădiri în care lucrează ziua la parter, majoritatea lucrătorilor ocupă două unităţi de spaţiu urban sau suburban — una în care îşi petrec nopţile şi zilele libere de sfîrşit de săptămînă, a doua, în care îşi petrec orele de muncă în zilele lucrătoare. Se spune (şi aceasta fără prea mare exagerare) că singurii care îşi petrec în prezent nopţile în interiorul „City"-ului din Londra sînt vicarul şi canonicii catedralei St. Paul şi membrii gospodăriilor lor.

Aceasta înseamnă că prin înlocuirea minusculului oraş tradiţional, înconjurat de ziduri, cu oraşul imens al prezentului şi al viitorului s-a modificat caracterul supliciului vieţii urbane. În oraşul tradiţional, supliciul consta în aglomerarea populaţiei staţionare. Condiţiile de viaţă erau mizere şi neigienice şi rata mortalităţii urbane *intra muros* din cauză de boală era probabil mai mare decît cea a mortalităţii *extra muros* din cauză de bătălii şi omucideri. În megalopolisul actual, supliciul îl reprezintă aglomerarea circulaţiei, dat fiind că acum populaţia a devenit mobilă ; s-a obişnuit să migreze în masă, între dormitoarele şi locurile ei de muncă, de două ori la fiecare douăzeci şi patru de ore. În 1967, la Tokio, şaptesprezece milioane de oameni lucrau în timpul zilei în oraş, dar numai douăsprezece milioane dormeau noaptea în incinta lui. Cinci milioane de oameni „făceau naveta" dinspre şi înspre Tokio, iar numărul lor este în creştere. Autorităţile publice nu mai ştiau cum să facă faţă problemei tot mai complexe a circulaţiei. Zona periculoasă pentru viaţa omului s-a mutat de la ţară în oraş. În oraşele din Statele Unite, asasinatele şi încăierările ating aproape proporţiile unui război civil, ameninţînd să devină cronice ; primejdia cea mai mare pentru viaţa omului o constituie însă accidentele provocate de vehiculele mecanizate cu mulţi cai-putere, care intră în coliziune unele cu celelalte sau cu pietonii.

Totuși, nu tributul de vieți curmate în urma accidentelor apasă cel mai greu asupra acestor populații urbane în mișcare ; oboseala fizică, încordarea psihică, pierderea de ore de muncă și de ore de recuperare a forțelor reprezintă chinurile cele mai mari din existența profesională a „navetistului". Aceste probleme noi ale vieții urbane formează subiectul celor două capitole finale ale cărții de față.

2. ORAȘE-STATE

În capitolul precedent, orașele au fost examinate îndeosebi sub aspectul lor material. Din acest punct de vedere se poate spune că sînt așezări umane de un fel special, ce se deosebesc de alte feluri de așezări prin caracterul mediului înconjurător creat de om, în care trăiesc populațiile urbane. Orașele nu sînt sate ai căror locuitori se ocupă cu producția de cereale pe ogoare sau cu creșterea animalelor pe pășuni ; orașele nu sînt nici tabere de mineri, muncitori forestieri sau cărbunari și *a fortiori* nu sînt sălașuri mobile, ca cele ale păstorilor nomazi. Orașele, ca și satele, sînt așezări fixe, ai căror locuitori sînt sedentari, dar așezările urbane sînt conglomerate de străzi și clădiri și înăuntrul unui oraș nu se pot produce toate alimentele — de fapt, în cele mai multe cazuri, nici unul dintre alimente — de care locuitorii săi au nevoie. Această definiție a naturii orașelor în termeni materiali e corectă și grăitoare pînă la un anumit punct ; este însă, bineînțeles, incompletă. Omul e un animal social ; ca atare, orice fel de așezare umană are atît un aspect social, cît și unul fizic, iar o așezare urbană nu face excepție de la această regulă universală. Populația unui oraș este fie o comunitate desine-stătătoare — cum s-ar spune, suverană —, sau face parte din altă comunitate suverană, ce cuprinde și alți membri în afară de locuitorii acestui oraș. Iar atunci cînd o populație ur-

bană face parte dintr-o comunitate mai mare, există o gamă largă de relații posibile între parte și întreg.

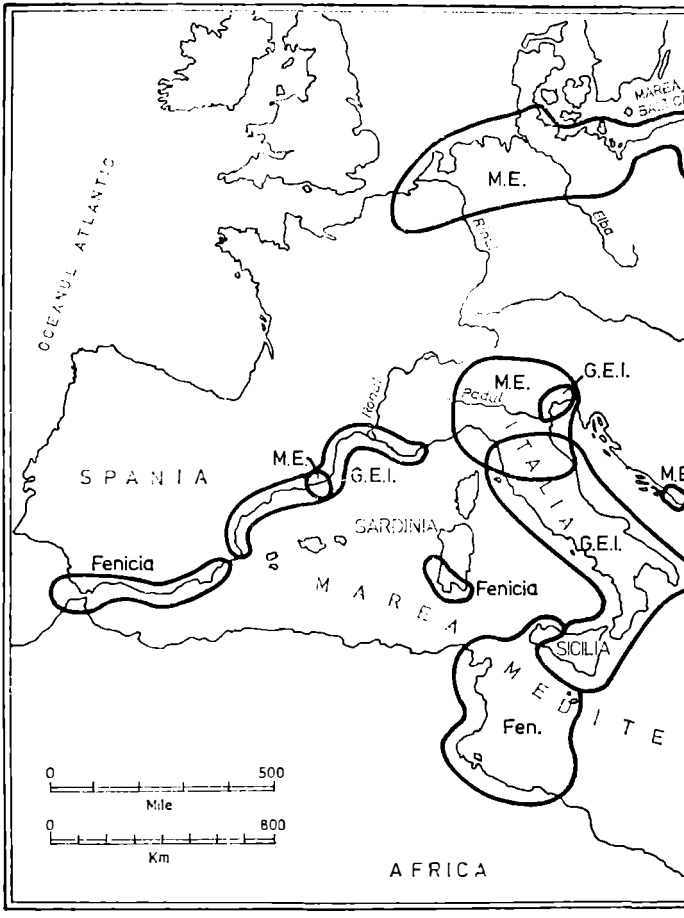
Comunitatea mai mare, din care orașul reprezintă o parte, poate acorda orașului un grad de autonomie echivalent în practică, dar nu și din punct de vedere juridic, cu suveranitatea locală. În afară de aceasta, există numeroase grade de autoguvernare municipală ce pot fi acordate unui oraș nesuveran, după cum i se poate refuza chiar și gradul minim de autoguvernare, fiind administrat direct de funcționarii guvernului din statul în care este încorporat. Aceasta a fost soarta unor orașe-capitale, ca, de exemplu, Alexandria pe vremea cînd era capitala Imperiului ptolemeic și Washington, D.C., capitala Statelor Unite. Este însă o situație neobișnuită, chiar pentru orașele capitale, să fie lipsite de cel mai elementar grad de autoguvernare ; căci, deși existența unei autorități municipale active și în măsură să se afirme în însuși orașul de reședință a guvernului unei unități politice mai mari poate reprezenta un neajuns și eventual chiar o amenințare pentru guvernul suveran instalat în aceeași zonă construită, s-ar putea ca guvernul suveran să considere că ar fi o povară și mai grea să preia, peste îndatoririle care îi revin în mod inevitabil, și sarcina administrației municipale a unui mare oraș.

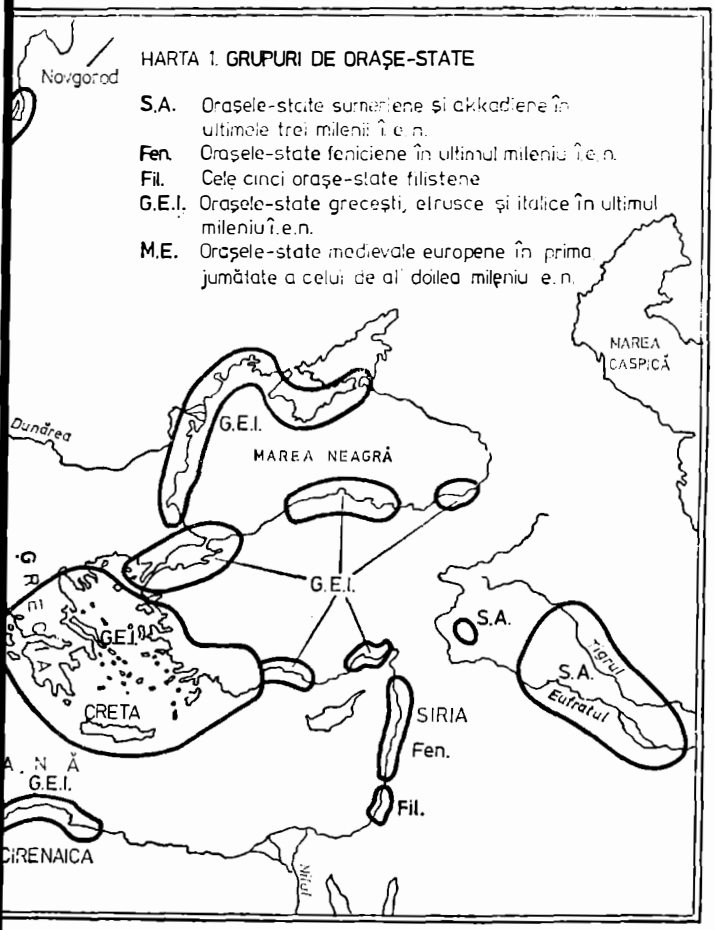
Ca atare, s-a considerat, de obicei, că este mai convenabil, ținînd seama de toate elementele existente, de a permite chiar și unui oraș-capitală să dispună într-o anumită măsură de autonomie municipală. Un oraș nu reprezintă numai un fel special de așezare, ci este o așezare deosebit de complicată și fiecare oraș are o configurație, un caracter și probleme proprii, individuale. De aceea, un oraș poate fi cel mai bine administrat de reprezentanții propriilor săi cetățeni, cărora le sînt familiare toate aspectele vieții sale și care pot acorda prioritate absolută,

în timpul lor de lucru, îndatoririlor lor de administratori municipali.

Aspectul vieții urbane de care ne ocupăm acum este cel politic, iar subiectul capitolului de față îl constituie categoria politică de orașe care au fost în același timp state suverane. Lumea greco-romană a fost una dintre societățile în care orașele-state reprezentau modelul standard de stat, iar termenii „politic", „politică", „poliție" sînt adaptări sau derivate ale cuvîntului grec *„polis"*, care la origine însemna o citadelă fizică, apoi a ajuns să însemne orașul în care se transformase citadela, semnificînd, totodată, și statul, adică aspectul politic al orașului grec. Echivalenții acestor cuvinte de origine greacă se găsesc în vocabularul majorității limbilor vorbite în lumea occidentală a zilelor noastre. Adoptarea și adaptarea acestor termeni greceşti ai artei politice este una dintre numeroasele dovezi atestînd datoria culturală pe care civilizația occidentală o are față de predecesoarea sa greco-romană.

Un oraș-stat poate fi definit ca un stat în care există un singur oraș sau în care un anume oraș e atît de superior, în ceea ce privește populația și puterea, față de orașele mai mici incluse în acel teritoriu, încît supremația sa constituie un fapt indiscutabil. Cetățenii cu drepturi depline ai orașului vor fi unii și aceiași cu cei ai statului, fie că forma de organizare a orașului-stat este oligarhică sau democratică. În capitolul anterior am arătat că, în era dinaintea începutului revoluției industriale, majoritatea orașelor era orașe-tîrguri, care-și cumpărau alimentele dintr-o regiune producătoare de alimente din imediata lor apropiere și tot acolo își vindeau mărfurile produse de ele. Orașele-state, care și-au cîștigat existența făcînd comerț, în mare parte sau în întregime, cu piețe și surse de aprovizionare mai îndepărtate, au reprezentat o minoritate, deși această minoritate cuprinde unele dintre cele mai renumite


OCEANUL ATLANTIC
M.E.
Elba
M.E.
G.E.I.
Pasul
SPANIA
M.E.
G.E.I.
SARDINIA
ITALIA
G.E.I.
Fenicia
Fenicia
M A R E A
SICILIA
M E D I T E
Fen.
0
500
Mile
0
800
Km
AFRICA



HARTA 1. **GRUPURI DE ORAŞE-STATE**

S.A. Oraşele-state sumeriene şi akkadiene în ultimele trei milenii î.e.n.

Fen. Oraşele-state feniciene în ultimul mileniu î.e.n.

Fil. Cele cinci oraşe-state filistene

G.E.I. Oraşele-state greceşti, etrusce şi italice în ultimul mileniu î.e.n.

M.E. Oraşele-state medievale europene în prima jumătate a celui de al doilea mileniu e.n.

exponente ale speciei, și anume orașele feniciene, Milet, Corint, Atena, Veneția, Genova, Pisa, Hamburg, Bremen, Frankfurt. Majoritatea orașelor care au fost în același timp state erau orașe-tîrguri obișnuite, dar suverane, cuprinzînd, de obicei, în cadrul frontierelor lor politice zona rurală din împrejurimi, de unde își procurau alimentele. În orașele-state de acest tip, în care populația era în parte rurală, și nu exclusiv urbană, respectivele statute politice ale secțiunii urbane și secțiunii rurale a populației au fost foarte diferite în cazuri diferite.

În orașul-stat roman, alegătorii înregistrați în secțiile urbane de votare erau dezavantajați în mod deliberat; căci, deși individual aveau drepturi cetățenești depline, secțiile lor de votare erau cu mult depășite ca număr de cele rurale, ceea ce le asigura alegătorilor rurali votul hotărîtor, dat fiind că alegerile nu se făceau pe baza voturilor individuale, ci pe baza votului în bloc dat de fiecare secție de votare, conform hotărîrii luate de majoritatea membrilor săi. Dimpotrivă, în orașul-stat Sparta, singurii cetățeni cu drepturi depline reprezentau un corp relativ restrîns de „pari", care erau soldați de meserie, cantonați permanent chiar în orașul Sparta. Terenurile agricole din imediata vecinătate a orașului erau, probabil, cultivate de „inferiori", care erau și ei cetățeni spartani, dar nu cu drepturi depline. Cea mai mare parte a teritoriului orașului-stat Sparta (spre deosebire de teritoriile orașelor-state satelite ale Spartei și de cele ale aliaților săi suverani) era locuită de șerbi, care cultivau ogoarele și îngrijeau animalele și plăteau „parilor" spartani un tribut în natură, punînd astfel la dispoziția acestora mijloacele economice ce le permiteau să se dedice în întregime îndatoririlor militare și să-și petreacă tot timpul în Sparta, în afară de cazul cînd se aflau în cam-

panie, dincolo de frontierele dominioanelor oraşului-stat spartan. Două alte oraşe-state greceşti în afară de Sparta, şi anume Siracusa şi Heracleea Pontului, aveau, de asemenea, teritorii rurale relativ întinse, locuite şi cultivate de şerbi, cu toate că în aceste două oraşe-state coloniale greceşti şerbii erau „indigeni" negreci, pe cînd în oraşul-stat spartan şerbii erau greci, ca şi „parii" spartani înşişi. În oraşul-stat atenian, raportul organic între secţiunea urbană şi cea rurală a populaţiei era, de asemenea, diferit. Aici, membrii ambelor secţiuni erau cetăţeni cu drepturi depline (excepţie făcînd un număr considerabil de sclavi, de liberţi şi de străini rezidenţi).

Atena, Sparta, Heracleea, Siracusa şi Roma erau oraşe-state normale, în sensul că cuprindeau, în cadrul frontierelor lor, atît o zonă şi o populaţie urbană, cît şi una rurală, spre deosebire de oraşele feniciene, precum şi de Veneţia, Hamburg, Bremen şi Lübeck, al căror teritoriu se reducea, cel puţin la început, la suprafaţa cuprinsă între marginile oraşului. Roma, Siracusa, Heracleea, Sparta şi Atena formau însă excepţii printre oraşele-state ale lumii greco-romane în ceea ce priveşte dimensiunile teritoriului lor. În era civilizaţiei greco-romane, oraşele-state greceşti şi italiene erau, în marea lor majoritate, oraşe-tîrguri, iar teritoriul statului includea şi un district rural înconjurător ; acest district era însă atît de mic, încît permitea locuitorilor săi din satele cele mai îndepărtate de oraş să vină la tîrg ca să vîndă şi să cumpere, iar apoi să se întoarcă în satul lor — toate acestea între răsăritul şi apusul soarelui. Deoarece, înainte de mecanizarea mijloacelor de tracţiune, comunicaţiile pe uscat erau ineficiente şi costisitoare, iar comunicaţiile pe mare erau legate de primejdii, oraşele-state constînd dintr-un singur oraş-tîrg şi din împrejurimile sale apropiate rurale reprezentau în trecut o formă foarte obişnuită de stat. De

fapt, în era premecanizării, state constituite pe o scară mai mare decît aceasta erau o excepție, deși cele cîteva state care au reușit să atingă asemenea dimensiuni excepționale au jucat un rol deosebit de important în cursul celor cinci mii de ani de istorie umană ce s-au scurs între zorile civilizației și inventarea vapoarelor cu abur și a locomotivelor cu abur pe șine — invenție ce a făcut tehnologic posibil, pentru prima oară, să se constituie și să se administreze un stat de dimensiuni fizice literalmente mondiale.

În prezent, explozia progresului tehnologic, care a început cu aproximativ două sute de ani în urmă, a redus în mod considerabil rolul mediului înconjurător natural al omului, ca element de influențare și de limitare a activităților sale. În anul 1969, avioanele pot zbura și rachetele pot fi catapultate cu precizie din orice punct al planetei în orice alt punct, indiferent dacă mijlocul de transport aerian sau proiectilul zboară deasupra solului sau a apei și, în cazul cînd e pe pămînt, indiferent dacă e șes sau munte, pămînt cultivat sau deșert, stepă sau mlaștină. În trecut însă, configurația și alcătuirea suprafeței planetei au exercitat o influență puternică — chiar dacă, poate, niciodată omnipotentă — asupra activităților omenești și, printre altele, asupra dimensiunii și structurii politice a statelor.

Felurile de teren, stîncă sau mlaștină, alese pentru amplasarea citadelelor erau prielnice și pentru formarea statelor de tipul orașului-stat. Cele mai vechi orașe-state, despre care există documente, sînt statele sumeriene, care s-au ridicat, izolate unele de celelalte, în prima fază a istoriei lor, din mijlocul mlaștinilor, în bazinul inferior al Tigrului și Eufratului. Orașele-state reprezentînd tipul standard de stat din lumea greco-romană au apărut în ultimul mileniu î.e.n., în jurul țărmurilor Mării Egee și în Italia peninsulară, într-un ținut muntos, unde

rarele porțiuni de șes corespunzătoare pentru agricultură și pășune se aflau izolate unele de celelalte prin lanțuri de munți, așa cum orașele-state sumeriene erau pe vremuri separate între ele prin mlaștini încă nedesecate. Pe de altă parte, în Egipt, orașele numeroase și populate, cărora terenul aluvionar fertil din valea Nilului inferior și din deltă le asigura baza economică, nu s-au dezvoltat din punct de vedere politic în multe state suverane separate, deoarece în Egipt, așa cum s-a arătat în capitolul precedent, mijloacele de comunicație oferite de natură erau excepțional de bune în raport cu condițiile existente în era premecanizării. Curentul fluviului Nil și vîntul de nord, ce sufla în mod precumpănitor, au acționat laolaltă în Egipt pentru a înlesni unificarea politică a țării, de la baza cataractei întîi pînă la gurile deltei. Egiptul a fost unificat politicește cel puțin cu jumătate de mileniu mai devreme decît sud-estul Irakului.

Cu toate acestea, ar fi inexact să se afirme că structura politică este în raport direct cu terenul. Fiziografia Europei de nord este aproape tot atît de propice unei unificări politice ca și fiziografia Egiptului. Totuși, în evul mediu al istoriei Occidentului, Flandra, nordul Țărilor de Jos și Germania de nord au fost o pepinieră de orașe-state care numai cu numele erau supuse coroanei Franței și Imperiului roman de națiune germană. Germania de nord n-a fost unificată pe plan politic pînă la constituirea Confederației Germaniei de Nord, în 1867, și aceasta, ca și succesorul său, al doilea Reich german, sau Republica de la Weimar, sau actuala Republică Federală a Germaniei (Germania occidentală) — și nici măcar Germania lui Hitler —, nu a fost un stat unitar. Fiecare din aceste state a fost o federație și, în aceste state federale germane succesive, două orașe-state germane din nord — Hamburg și Bremen — și-au păstrat pînă în zilele noastre identitatea

de componente separate (Landuri) ale uniunii federale, iar un al treilea oraș-stat, Lübeck, și-a păstrat identitatea pînă în 1937. Pe de altă parte, Japonia, care, ca Italia și Grecia peninsulară, e o țară cu puține șesuri, izolate unele de celelalte prin munți, a produs doar un singur oraș-stat, Sakai. La începutul istoriei sale, conform documentelor autentice, Japonia era un imperiu unitar, iar în 1868 a devenit din nou un imperiu unitar. În cursul celor șapte secole pînă în 1868, harta politică a Japoniei a fost un mozaic de state locale, ținute laolaltă, în ultimele două secole și jumătate ale acestui interval, sub hegemonia celor mai puternice dintre ele, dar, exceptînd Sakai, aceste state japoneze nu erau orașe-state. Erau state feudale, fiecare dintre ele guvernat, dintr-un castel, de un baron în fruntea unei caste de vasali războinici.

Structura politică a Japoniei din perioada pre-Meiji a fost de fapt asemănătoare cu structura Greciei din epoca micenană, în măsura în care aceasta poate fi reconstituită îmbinînd reminiscențe homerice cu ziduri și cioburi mute și cu o mînă de documente contemporane, înscrise pe tablete de argilă cu scrierea „lineară-B". Aceasta reamintește că perioada în care lumea greacă era, ca structură politică, o lume de orașe-state a durat numai un mileniu, și anume pînă în secolul al III-lea e.n., ceea ce reprezintă doar un sfert din cei patru mii de ani de istorie greacă despre care s-au păstrat documente — dacă socotim, așa cum ar trebui socotit, ca făcînd parte din documente și mărturiile arheologice, ce premerg celor mai vechi mărturii scrise descoperite pînă în prezent în Grecia.

Nu avem documente scrise din care să aflăm ce fel de statut politic aveau cele două orașe din era neolitică ce au fost dezgropate pînă în prezent, anume Jerichon și pandantul său recent descoperit la Lepenski Vir, în Iugoslavia.

Aceste două orașe au fost construite înainte de inventarea primului sistem de scriere din lume. Prima scriere cunoscută de noi, probabil și prima de fapt, este scrierea cuneiformă, care la început a servit la transmiterea limbii sumeriene, iar ulterior a fost adaptată pentru a transmite o limbă semită, akkadiană-babiloniană-asiriană. Data cînd au fost scrise cele mai vechi documente sumeriene descifrabile, ce au fost dezgropate de arheologii moderni, este apropiată de începutul celui de-al III-lea mileniu î.e.n., și la această dată regiunea ocupată de orașele sumeriene și de domeniile lor rurale respective — regiunea actuală a Irakului de sud-est — nu era încă unificată sub un singur guvern. Fiecare oraș sumerian era un stat suveran și își exercita dreptul suveran de a porni război împotriva celorlalte orașe.

În cursul ultimelor cincisprezece secole î.e.n. au apărut orașe-state în trei puncte de pe țărmurile bazinului mediteranean. Dintre acestea, primele au fost orașele-state feniciene de-a lungul coastelor republicilor Liban și Siria din zilele noastre. Orașe-state filistene au fost implantate, înainte de sfîrșitul celui de-al II-lea mileniu î.e.n., de-a lungul coastei Palestinei de către năvălitori venind din bazinul egeean sau poate dintr-un punct și mai îndepărtat din sud-estul Europei. La începutul ultimului mileniu î.e.n., orașe-state grecești au răsărit pe ambele țărmuri ale Mării Egee, și orașe-state etrusce au fost implantate de năvălitori veniți dintr-o regiune din Levant, ce n-a fost încă identificată, de-a lungul părții nord-vestice de pe coasta de vest a Italiei peninsulare, între malul drept al fluviului Tibru și poalele sudice ale Apeninilor nord-vestici.

Cetățenii acestor trei grupuri levantine de orașe-state se concurau între ei, căutînd să colonizeze alte țărmuri ale Mediteranei și ale mărilor legate de ea — de exemplu Marea de

Marmara și Marea Neagră —, unde băștinașii erau mai înapoiați atît din punct de vedere politic, cît și tehnologic și, prin urmare, cu greu puteau rezista levantinilor spoliatori. La împărțirea prăzii, grecii și-au însușit partea leului. Poziția lor geografică călare pe Marea Egee le dădea posibilitatea să monopolizeze exploatarea Mării de Marmara și a Mării Negre, iar superioritatea lor numerică față de fenicieni și de etrusci le oferea în același timp posibilitatea de a concura cu aceștia la exploatarea bazinului occidental al Mediteranei.

Dar nu toate popoarele băștinașe din această regiune s-au dat bătute. Unii băștinași din interiorul Siciliei și din Italia peninsulară au reușit să reziste invadatorilor levantini, adoptînd de la ei instituția orașului-stat ; iar în cele din urmă, Roma — un oraș-stat peninsular italian, care nu era nici etrusc, nici grec, nici fenician — a reușit să impună o unitate politică, sub conducerea ei, pe întregul perimetru al Mării Mediterane. În toată această vastă zonă, asupra cărora romanii și-au extins dominația politică, ei au patronat și au promovat în mod consecvent orașul-stat ca formă de organizare politică, menținîndu-l acolo unde exista deja și introducîndu-l acolo unde băștinașii nu-l adoptaseră mai dinainte, din proprie inițiativă, așa cum procedaseră romanii înșiși. La sfîrșitul secolului al II-lea și începutul secolului al III-lea e.n., guvernul imperial roman a desăvîrșit acest proces, acordînd statutul de oraș-stat orașelor egiptene care erau reședințe ale administrației departamentelor, Egiptul fiind împărțit în asemenea departamente, în scopuri administrative, încă dinainte de zorii civilizației egiptene. După aceea, pentru o scurtă perioadă de timp, Imperiul roman a fost un corp politic constituit aproape în întregime din celule, care erau ca structură politică orașe-state. Nu erau, bineînțeles, orașe-state suverane, dar un punct cardinal al politicii guvernului imperial consta în

acordarea unei cît mai largi autonomii locale oraşelor-state constitutive ale imperiului, pe măsura capacităţii lor de a o exercita în mod eficient.

Imperiul roman de răsărit a supravieţuit în lumea greacă medievală, dar sistemul său de guvernare devenise atît de centralizat, încît numai puţine oraşe-state s-au putut menţine cîtva timp, şi acestea doar la periferia imperiului : Cherson în Crimeea (pe locul unde, mult mai tîrziu, ruşii au întemeiat Sevastopol) ; Ragusa şi Veneţia pe ţărmul Adriaticii ; Amalfi, Napoli şi Gaeta pe coasta de vest a Italiei de sud-est. Toate au fost însă înăbuşite în faşă, în afară de Veneţia şi Ragusa, care au reuşit să obţină o independenţă suverană, menţinută pînă în 1797.

Veneţia şi Ragusa au gravitat spre vest în perioada cînd supremaţia Imperiului roman de răsărit asupra lor devenise literă moartă, iar oraşele-state au jucat un rol proeminent în viaţa lumii occidentale în cursul capitolului medieval al istoriei sale. În lumea creştină occidentală a evului mediu au existat în special două regiuni unde au apărut şi au înflorit oraşele-state. Cea mai importantă se afla în Italia de nord şi centrală ; cealaltă, în şesul nord-european ce pornea din Flandra şi nordul Ţărilor de Jos, traversa Germania de nord şi se întindea spre răsărit pînă la limita unde ajunsese, în această direcţie, creştinătatea occidentală medievală. Aceste două grupuri principale de oraşe-state occidentale medievale erau legate între ele printr-un al treilea grup din Germania de sud, unde oraşe-state ca Augsburg în Suabia, Frankfurt-pe-Main şi Nürnberg în Franconia erau înşirate de-a lungul căilor comerciale de uscat, între grupul italian şi cel nordic. Din grupul italian de oraşe-state făceau parte şi membri mai îndepărtaţi, din afara frontierelor Italiei, de exemplu Marsilia, Barcelona şi Ragusa, care erau italice după modul lor

de viață politic și economic, deși cetățenii lor nu erau italieni ca naționalitate.

Dacă un observator străin — să spunem un cetățean al Imperiului roman de răsărit cunoscător al istoriei greco-romane — ar fi studiat istoria lumii creștine occidentale în orice perioadă de la începutul secolului al XII-lea și pînă la sfîrșitul secolului al XIV-lea, ar fi putut prevedea că structura politică a creștinătății occidentale avea să fie o reproducere a structurii lumii greco-romane. Observatorul nostru imaginar ar fi putut prezice că lumea creștină occidentală avea să devină o societate în care, pe plan politic, orașele-state vor înlătura toate celelalte forme de organizare concurente. El ar fi putut trage concluzia că națiunile-state occidentale pe cale de a lua ființă, reprezentate, de exemplu, de către Franța și Anglia, nu aveau nici un viitor ; ele erau dominate din punct de vedere economic de orașele-state occidentale și, în cele din urmă, locuitorii lor băștinași aveau să fie obligați, în scopul autoconservării, să-și transforme regatele învechite în grupuri de orașe-state, după modelul standard occidental.

În jurul anului 1100, Imperiul roman de răsărit — un imperiu centralizat, de felul celui egiptean al faraonilor și al celui chinez de după anul 221 î.e.n. — resimțea deja presiunea puterii economice și navale rapid crescînde a orașelor-state italiene maritime, a Veneției în primul rînd și cel mai mult, dar și a Pisei, Genovei și Amalfiului. Orașele-state occidentale medievale au jucat de la început un rol de frunte în expansiunea agresivă a creștinătății occidentale medievale, în detrimentul creștinătății răsăritene ortodoxe și al lumii islamice, și, pe măsură ce timpul trecea, au beneficiat de o parte tot mai mare din profiturile, atît economice, cît și teritoriale, ale activității combinate de colonizare pe care au întreprins-o în tovărășie cu vecinii lor creștinii occidentali feudali și coreli-

gionari. Orașele-state țineau în mînă hățurile, căci expansiunea creștinătății medievale în Baltica și în Mediterana depindea în mare măsură, în această eră cînd nu existau mijloace eficiente de comunicație pe uscat, de transportul maritim, iar în evul mediu majoritatea vaselor din lumea creștinătății occidentale aparțineau orașelor-state maritime occidentale, care le și construiau și navigau cu ele.

Cu toate că grosul occidentalilor feudali care porniseră în prima cruciadă au ajuns în Siria și Palestina pe uscat, cei ce au rămas pentru a fonda și a stăpîni principate occidentale în acest îndepărtat *pămînt de peste mări* și-au putut da seama că, pentru menținerea legăturii vitale cu baza lor vest-europeană, depindeau de orașele-state maritime italiene. Oamenii de afaceri italieni, cărora nu le-a trebuit mult ca să înțeleagă cît de avantajoasă era poziția lor și să profite de ea, și-au asigurat largi privilegii comerciale și politice în statele cruciaților, supunîndu-i pe cavalerii franci unor mari presiuni. Cruciada a patra a fost manipulată de venețieni pentru a servi propriilor lor interese, căci Veneția poseda vasele de care aveau nevoie participanții francezi la această cruciadă pentru a fi transportați în Levant, iar francezii soseau la Veneția fără banii necesari pentru plata drumului. Venețienii se tocmeau cu prietenii lor cruciați francezi ca, în locul plății în bani, pe care francezii nu-i aveau, aceștia să facă Veneției unele servicii militare, la ordinul guvernului venețian. Cruciații francezi au fost nevoiți mai întîi să cucerească pentru Veneția orașul dalmat Zara, apoi să repună pe tronul Imperiului roman de răsărit, la Constantinopol, un împărat izgonit, iar în cele din urmă, să ia cu asalt orașul Constantinopol, să-și plătească datoriile către venețieni din partea lor de pradă, să dezmembreze Imperiul roman de răsărit și să cedeze Veneției trei optimi din cuceririle lor teritoriale. Atunci cînd locuitorii Imperiului ro-

man de răsărit (adică grecii medievali) au reintrat, în cele din urmă, în posesiunea Constantinopolului, au constatat că singura lor cale de a scăpa de jugul Veneției era de a-și băga capul sub jugul tot atît de apăsător al rivalei Veneții, Genova.

În Marea Baltică și în Marea Nordului, evenimentele se desfășurau pe o linie paralelă. Liga hanseatică — o asociație a orașelor-state germane ce se constituise în șesul nord-european — a smuls stăpînirea acestor mări de la scandinavi. Ea a colonizat coastele de sud și de răsărit ale Balticii de la Mecklenburg și pînă la coasta de sud a golfului Finic cu orașe-state fiice — de exemplu Danzig, Riga și Reval — și și-a extins dominația asupra descendenților creștini ai vikingilor în înseși țările de baștină ale acestora. În cursul secolelor al XIII-lea și al XIV-lea, statele hanseatice au reușit să impună statelor scandinave o servitute comercială și navală ce nu se deosebea prea mult de un regim colonial. Ipoteticul nostru observator din Imperiul roman de răsărit ar fi prezis, fără îndoială, că Danemarca, Norvegia, Suedia și Finlanda aveau să împărtășească soarta Franței și Angliei.

La începutul secolului al XIV-lea ar fi fost rațional să se prezică, în lumina evenimentelor petrecute în cele trei secole anterioare, că în Occidentul creștin viitorul aparținea orașelor-state și că acestea aveau să reprezinte forma standard de organizare politică occidentală, așa cum pe vremuri devenise forma standard a lumii greco-romane. Dacă însă observatorul neoccidental al treburilor occidentale ar fi continuat să trăiască în următoarele decenii ale secolului al XIV-lea, o întorsătură neașteptată a evenimentelor l-ar fi făcut să-și revizuiască predicțiunea. În cursul secolului al XIV-lea, în Occidentul creștin, sorții orașelor-state începură să se întunece, iar sorții națiunilor-state să se lumineze, iar în următoarele șase secole de

istorie occidentală, națiunea-stat, și nu orașul-stat, a devenit forma standard de organizare politică. Sutele de orașe-state, care ocupaseră pe vremuri poziții de frunte în peisajul politic al Europei occidentale, s-au redus treptat la număr, iar cele ce au supraviețuit, cu excepția unuia singur, și-au pierdut statutul lor anterior suveran sau virtualmente suveran. Pe harta politică a lumii occidentale din 1969 există doar un singur oraș-stat pe deplin suveran, anume San Marino, iar San Marino în secolul al XX-lea reprezintă un fenomen tot atît de ciudat ca și Sakai în secolul al XVI-lea, San Marino neputînd fi, totuși, comparat cu acesta, căci Sakai, deși unic în felul lui, a jucat, la timpul său, un rol însemnat în viața economică a Japoniei.

După izbucnirea revoluției industriale, un oraș-stat cu un teritoriu de dimensiuni minime, dar care desfășoară o importantă activitate economică modernă, a devenit un anacronism. Chiar dacă orașul în chestiune încetează de a mai fi suveran, devenind stat-membru al unei federații, el rămîne totuși un avorton, căci toate orașele de acest fel au irupt din frontierele lor sub impactul revoluției industriale. San Marino, desigur, nu a fost confruntat cu problemele Hamburgului și Bremenului, căci San Marino e un mic oraș de deal, cocoțat pe un pinten al Apeninilor, departe de orice cale de comunicație principală. San Marino nu a fost niciodată un focar de activitate economică, iar pe vremea cînd marile orașe cu o populație numeroasă au devenit și mai mari, cu o populație și mai numeroasă, populațiile din micile orașe rustice ca San Marino s-au împuținat, ca urmare a emigrării cetățenilor lor în centre cu activitate intensă și unde aveau perspective mai favorabile să găsească o muncă remuneratorie. În prezent se pare că San Marino își cîștigă existența, în mare parte, din industria turistică. Nici n-ar putea să și-o cîștige din agri-

cultură sau din creşterea animalelor, căci teritoriul său minuscul e tot atît de arid ca şi cel al Miletului.

Întrucît numai două dintre fostele oraşe-state din Germania şi-au păstrat identitatea politică în calitatea de „landuri" ale actualei Republici Federale, ultimul refugiu al oraşelor-state din lumea occidentală a zilelor noastre a rămas Elveţia. La fel ca cel de-al doilea Reich şi predecesorul său, Confederaţia Germaniei de Nord, Elveţia e o federaţie de state, dintre care unele sînt oraşe-state, pe cînd celelalte au o structură politică diferită. Echilibrul de forţe nu este însă identic. În cel de-al doilea Reich german, cele trei oraşe-state hanseatice reprezentau nişte rămăşiţe izolate ale structurii primului Reich şi erau puse în umbră de Prusia şi alte state de un calibru mult mai mare decît al lor. Dimpotrivă, în Elveţia, principalele cantoane oraşe-state — Zürich, Berna, Basel, Geneva — pun în umbră micuţele „cantoane de păduri" de tipul San Marino, care constituie nucleul istoric al Confederaţiei Helvetice. Aceste oraşe-state elveţiene supravieţuiesc deoarece au fost destul de înţelepte pentru a-şi uni fostele lor suveranităţi separate. Oraşul-stat Geneva, care a fost un aliat suveran independent al Confederaţiei Helvetice pînă după războaiele napoleonene, a ştiut să înţeleagă semnele prevestitoare ale secolului al XIX-lea. În 1814 a negociat admiterea ei ca membră a Confederaţiei. Dacă Geneva ar fi încercat atunci să rămînă mai departe singură, e puţin probabil că ar fi reuşit să supravieţuiască politiceşte ca oraş-stat izolat.

Într-o lume în care toate instituţiile şi toate activităţile au căpătat dimensiuni tot mai vaste, un oraş-stat independent şi suveran, ce se găseşte singur pe plan politic, devine o unitate politică prea mică pentru a mai fi viabilă. E semnificativ faptul că perioada în care forma politică de naţiune-stat a început să capete precădere în lumea occidentală asupra formei

de oraș-stat a precedat cu peste patru sute de ani progresul revoluționar pe care l-au înregistrat mijloacele de transport în urma aplicării forței aburului la tracțiune. În lumea occidentală, orașele-state n-au reușit să se impună chiar într-o vreme cînd lipsa de eficiență a comunicațiilor pe uscat favoriza supraviețuirea statelor de dimensiuni ce corespundeau modului de transport pedestru și cu animale de povară. Cu atît mai mult state de asemenea dimensiuni miniaturale erau condamnate la pieire după inventarea vapoarelor și a locomotivelor cu aburi, pentru transportul pe uscat, pe calea ferată. În lumina tendinței manifestate de viața occidentală către o creștere a dimensiunilor, hotărîrea luată de Geneva, în 1814, de a intra în Confederația Helvetică pare cît se poate de clarvăzătoare.

În lumea occidentală, după cum s-a mai arătat, orașele-state au devenit acum o formă politică practic depășită, iar această întorsătură a lucrurilor din istoria occidentală, care ar fi putut surprinde pe un observator neoccidental din secolul al XIV-lea, a constituit, în ansamblu, o dezvoltare politică firească a societăților care își începuseră existența pe plan politic ca conglomerate de orașe-state. În decursul istoriei unora dintre aceste societăți, orașele-state inițiale, independente și suverane, au fost eliminate — după cum s-a întîmplat acum și în lumea occidentală — de o formă concurentă de stat local, cu o structură politică diferită. În alte societăți, orașele-state și-au păstrat existența separată cu prețul renunțării la suveranitatea lor separată, așa cum s-a întîmplat în lumea occidentală în cazul excepțional al orașelor-state cantoane din Elveția. În alte cazuri, grupuri de orașe-state au fost alipite laolaltă nu printr-o federalizare voluntară, pe bază de egalitate, ci prin impunerea hegemoniei unui oraș-stat deosebit de puternic asupra unor orașe-state mai slabe din vecinătatea sa, fără să le anexeze însă teritoriile și fără să le priveze

de caracterul lor de orașe-state. Așa s-au născut imperii, guvernate de un oraș-stat imperial, cu o întindere mai mare decît ar fi putut avea cel mai mare oraș-stat. Majoritatea acestor imperii, constituite de către orașe-state care dominau pe vecinii lor mai slabi, au rămas doar niște state locale de dimensiunile unui superoraș-stat. La capătul de vest al Lumii Vechi însă, un oraș-stat, Roma, a reușit la un moment dat să fondeze un imperiu care îmbrățișa toate ținuturile locuite de societățile greco-romane și feniciene, precum și alte vaste teritorii locuite de diferite populații, cu diferite grade de cultură.

În istoria societății greco-romane a existat un interval ce a durat cam un secol și jumătate în care evenimentele politice au luat aceeași întorsătură ca în istoria societății occidentale începînd din ultimele decenii ale secolului al XIV-lea al erei noastre. În ultima parte a secolului al IV-lea î.e.n., statele rivale din Grecia europeană continentală au fost puse în umbră și dominate — deși doar temporar, după cum s-a văzut mai tîrziu — de state-regate mai înapoiate sub aspect cultural — Macedonia și Epirul —, de același tip ca și statele-regate medievale occidentale din Europa occidentală și din Scandinavia, care au cîștigat supremația asupra orașelor-state vecine și rivale cu ele. În lumea greacă de la est de strîmtoarea Otranto, în secolul al III-lea î.e.n. s-ar fi putut crede că aveau să supraviețuiască ca atare numai acele orașe-state care în mod voluntar își uniseră suveranitățile lor separate, aderînd la Liga aetoliană și acheiană (formațiuni politice reprezentînd pandantul grec al Elveției). Cu toate acestea, stăpînitorii statelor-succesoare monarhice grecești ale primului Imperiu persan, înființate de conducători de oști macedoneni, și-au dat seama că nu vor putea ține în mînă masele de supuși negreci decît întemeind orașe-state coloniale grecești în punctele cheie ale dominioa-

nelor lor şi acordînd acestor noi oraşe-state greceşti o largă autonomie. Iar monarhiile greceşti postalexandrine, care şi-au extins dominaţia spre sud pînă în Egipt, iar spre răsărit pînă la Iaxartes, nu au reuşit niciodată să pună stăpînire pe oraşele-state din bazinul Mediteranei, la apus de strîmtoarea Otranto.

În deceniul al treilea din secolul al III-lea î.e.n., regele Pyrrhos al Epirului a încercat, fără să reuşească, să distrugă Imperiul cartaginez şi să împiedice Roma de a-şi impune hegemonia asupra tuturor statelor greceşti şi negreceşti din sud-estul Italiei. În anul 217 î.e.n., un om de stat aetolian îi avertiza pe adversarii Aetoliei din Grecia, regele Macedoniei şi aliaţii săi, că, dacă statele greceşti de la răsărit de strîmtoarea Otranto nu aveau să renunţe la certurile lor de familie şi să facă toate cauză comună, aveau să ajungă sub stăpînirea învingătorului, oricare ar fi fost el, din marele război ce se purta, la apus de strîmtoare, între două oraşe-state imperiale, Cartagina şi Roma. Avertismentul nu a fost luat în seamă şi prevestirea s-a împlinit. În anul 201 î.e.n., Roma a înghenuncheat Cartagina şi în cursul următorilor treizeci şi trei de ani şi-a impus supremaţia asupra tuturor statelor greceşti din Levant, fie că erau oraşe-state sau regate. Această nouă întorsătură în desfăşurarea istoriei greco-romane a scos din competiţie formaţiunea politică a regatului-stat, astfel încît, în cele din urmă, tot oraşul-stat a rămas formaţiunea de viitor.

Am mai arătat înainte că Imperiul roman era un corp politic format din celule de oraşe-state. Aceste oraşe-state, care erau subordonate oraşului-stat imperial Roma, au fost împărţite prin voinţa Romei în diferite categorii, ce se deosebeau unele de celelalte în funcţie de diferenţele existente în relaţiile lor juridice cu Roma şi de gradul lor de autonomie, însă toate aveau în comun două caracteristici : tuturora

li se răpise *de facto* suveranitatea, dar, cu acest preț, își păstraseră teritoriile locale și libertatea de autoguvernare în ceea ce privește treburile lor interne. În anul 416 e.n., un poet roman din Galia, Rutilius Namatianus, a încercat să rezume într-un singur vers epigramatic realizările politice ale Romei : *„Urbem fecisti quod prius orbis erat"* (Ați transformat într-un oraș ceea ce anterior fusese o lume). Această formulă era corectă din punct de vedere juridic începînd din anul 212 e.n., cînd cetățenia romană fusese acordată sau, mai bine zis, impusă tuturor locuitorilor Imperiului roman care nu erau încă cetățeni romani la acea dată, excepție făcînd un foarte mic număr. Ar fi fost, totuși, mai aproape de adevăr dacă Rutilius ar fi spus că Roma transformase ceea ce înainte fusese o lume de orașe-state suverane într-o lume în care aceleași orașe-state fuseseră unificate pe plan politic, fără a fi *gleichgeschaltet* [1] sub suveranitatea unuia dintre ele, Roma.

Singurul oraș-stat din lumea occidentală medievală care ar fi putut păși pe urmele Romei pentru a construi un imperiu era Milanul, cel mai mare, mai populat, mai central amplasat și mai puternic dintre orașele-state medievale italiene din bazinul Padului. În secolul al XIV-lea, Milanul era pe cale să-și întindă hegemonia, la un moment dat, asupra tuturor celorlalte orașe-state dintre Alpi și Apenini, dar planurile sale au fost contracarate de opoziția comună a Veneției și Florenței și cea mai mare parte a imperiului ce începuse să se înfiripe i-a fost smulsă. Ne putem însă imagina că Milanul ar fi putut înfrînge rezistența Veneției și Florenței, așa cum Roma a înfrînt rezistența orașelor Tarent și Samnium și că ar fi unificat Italia sub dominația sa, așa cum făcuse Roma cu șaisprezece sau șaptesprezece secole mai devreme. Dispunînd de bogățiile și puterea întregii Italii din secolul al

[1] *Gleichgeschaltet* (germ.) pus la unison în mod silit. — *Nota trad.*

XIV-lea, Milanul ar fi putut reuşi să-şi extindă hegemonia asupra Europei occidentale transalpine, după ce ar fi dus un război victorios împotriva grupului de nord al oraşelor-state occidentale, ce făceau parte din Liga hanseatică.

Roma este singurul oraş-stat din lumea greco-romană, cît şi din lumea occidentală care a reuşit să întemeieze un imperiu mondial, adică un imperiu cuprinzînd totalitatea acelei părţi a lumii aflate în raza vizuală a făuritorilor lui. Victoria Romei a reprezentat un fapt extraordinar, căci la început era doar un oraş-stat de dimensiuni normale, mici. Graniţele ei iniţiale se aflau la o distanţă de numai şase pînă la zece mile de Forum şi de Capitoliu. Totuşi, în lumea sumero-akkadiană, imperii proporţional echivalente cu Imperiul roman fuseseră anterior întemeiate succesiv de către oraşul-stat akkadian Agade, de către oraşul-stat sumerian Ur şi de către oraşul-stat amorit Babylon, iar în lumea creştină occidentală, ca şi în bazinul mediteraneean există o serie de exemple de imperii locale edificate de oraşe-state în cursul ultimului mileniu î.e.n.

Despre Imperiul cartaginez, cuprinzînd cea mai mare parte a bazinului occidental al Mediteranei, precum şi ţărmurile şi hinterlandurile sale africane şi spaniole, am vorbit mai înainte. Celelalte oraşe-state coloniale feniciene din bazinul occidental al Mediteranei au acceptat hegemonia Cartaginei ca un rău mai mic faţă de alternativa de a fi covîrşiţi de afluxul grecilor în această regiune. Imperiul cartaginez avea un pandant şi rival de proporţii mai reduse în imperiul cucerit de oraşul-stat colonial grec Massilia (Marsilia) de-a lungul ţărmului nordic al Mediteranei occidentale, de la Riviera italiană şi pînă la Costa Brava catalană inclusiv. Siracusa şi Akragas, oraşele-state coloniale greceşti din Sicilia, şi-au instituit, fiecare în parte, o hegemonie în miniatură asupra oraşelor-state coloniale greceşti mai slabe de pe ţărmul insulei şi asupra băştinaşilor din interior. La est de

strîmtoarea Otranto, Atena, Sparta și Theba și-au impus succesiv hegemonia asupra Greciei continentale și bazinului Mării Egee, dar toate aceste hegemonii au avut o existență efemeră.

Theba nu a reușit să reducă nici măcar orașele-state surori din Beoția la statutul permanent de satelit. În Beoția, Orchomenus și Thespiae au reușit să contracareze planurile Thebei, așa cum în Italia medievală Veneția și Florența au reușit să contracareze planurile Milanului. Sparta însă a reușit să realizeze în limitele Laconiei ceea ce Theba n-a izbutit să înfăptuiască în limitele Beoției. Timp de peste cinci secole, pînă în anul 195 î.e.n., celelalte orașe-state din Laconia au fost sateliții Spartei. Fiecare dintre ele și-a păstrat autonomia locală pe teritoriul său și de la început pînă la sfîrșit ele au continuat să fie orașe-state normale, de mărimea unui oraș-tîrg. Stăpînii lor spartani nu i-au constrîns pe acești sateliți să adopte instituțiile speciale pe care spartanii și le-au impus lor înșiși la un moment dat, în cursul secolului al VII-lea î.e.n. Sateliții Spartei erau obligați însă să furnizeze contingente forțelor expediționare lacedemoniene la cererea guvernului spartan și, spre deosebire de aliații Spartei din afara Laconiei, sateliții Spartei dinăuntrul Laconiei nu aveau nici un cuvînt de spus privind hotărîrile politice luate la Sparta, care îi implica pe sateliți în războaiele întreprinse de ea.

Veneția și-a constituit un imperiu colonial în Levant cu peste un secol mai devreme decît a început edificarea imperiului său în interiorul Italiei, format din orașe-state învecinate cu ea pe *terra firma* — Trevisio, Padova, Vicenza, Verona —, contracarînd astfel planurile Milanului. În Levant, Veneția avea ca rivală navală și comercială pe Genova — o rivală mai formidabilă decît fusese Marsilia pentru Cartagina. Imperiul genovez de peste mări ajunsese să cu-

prindă Pera, suburbia Constantinopolului dincolo de Cornul de Aur, și porturile Caffa și Tana, pe îndepărtata Rivieră a Crimeii. Imperiul colonial virtual pe care Liga hanseatică și-l constituise în Scandinavia era pandantul dominației Veneției și Genovei asupra Imperiului roman de răsărit în declin.

Aceste orașe-state care și-au constituit imperii politice de diferite tipuri reprezentau excepții, ca și orașele-state care, fără să aibă imperii politice, au dobîndit importante surse de aprovizionare și piețe de desfacere pentru mărfurile lor dincolo de raza propriului lor teritoriu. Marea majoritate a orașelor-state erau orașe-tîrguri, ale căror teritorii nu depășeau ținutul rural din imediata lor vecinătate și care întrețineau relații de afaceri în special cu populația rurală, ce venea la oraș în zilele de tîrg pentru a vinde alimente și a cumpăra mărfuri și servicii. Dimensiunea redusă și simplicitatea economiei unui oraș-stat de acest tip normal influențau caracterul vieții politice a statului. Într-un asemenea minuscul oraș-stat standard, treburile publice erau conduse mai degrabă ca treburi de familie. Toți cetățenii liberi participau direct la conducerea orașului-stat ; această participare directă era însă regula și în orașele-state care, asemenea Atenei, aveau un teritoriu și o populație excepțional de mare și un corp electoral excepțional de numeros.

Pentru ca participarea directă a întregului corp de cetățeni cu drept de vot să poată însă deveni o realitate, orașul-stat nu trebuia să depășească ca populație și întindere de exemplu Attica. Cînd Roma, al cărei teritoriu reprezenta la început doar o fracțiune din întinderea Atticei, a înființat, pe teritoriul statului roman în expansiune, noi districte locuite de cetățeni romani cu drept de vot, spre sud-est pînă la malul drept al fluviului Volturno, iar spre nord pînă la țărmul Mării Adriatice, cetățenii romani domiciliați în acele districte îndepărtate nu-și pu-

teau exercita dreptul de vot şi *a fortiori* nu-şi puteau pune candidatura la funcţii publice, în afară de cazul cînd aveau suficienţi bani şi timp pentru a întreprinde călătorii frecvente la Roma şi a rezida un timp mai îndelungat acolo. Regula generală într-un oraş-stat — o regulă derivînd din identificarea statului cu oraşul — era că treburile publice nu puteau fi tratate în nici un alt loc de pe teritoriul statului decît înăuntrul graniţelor oficiale ale oraşului propriu-zis. Această regulă generală s-a menţinut la Roma şi nu s-a modificat nici atunci cînd tot mai multe districte locuite de cetăţeni romani cu drept de vot se aflau la o distanţă de Roma de peste o jumătate de zi de mers pe jos. Astfel, expansiunea nemăsurată a teritoriului oraşului-stat roman, avînd drept urmare îndepărtarea de Roma a unui număr tot mai mare de cetăţeni romani cu drept de vot, a dus practic la deposedarea de dreptul de vot a tuturor cetăţenilor cu drept de vot legal ce se aflau domiciliaţi la oarecare distanţă, cu excepţia unei minorităţi.

Acesta a fost rezultatul paradoxal al creşterii nemaipomenite a întinderii şi puterii oraşului-stat roman, iar un al doilea rezultat paradoxal a fost că, în timp ce valoarea politică a cetăţeniei romane scădea, valoarea sa individuală creştea. Pe măsură ce creştea puterea Romei, creşteau în aceeaşi proporţie şi aroganţa şi arbitrarul funcţionarilor săi publici, iar cetăţenia romană era singurul statut capabil de a da celui aflat sub jurisdicţia unui funcţionar public roman garanţia de a fi tratat cum se cuvine sau, în cazul cînd era tratat în mod abuziv, speranţa de a obţine dreptate. Cetăţenii comunităţilor aliate cu Roma sau sub dominaţia ei erau lipsiţi de apărare. Apostolul Pavel era cetăţean roman prin naştere, deşi evreu originar din oraşul grec Tarsos, situat în colţul de sud-est al Anatoliei, şi în momentele critice din cariera sa aventuroasă cetăţenia romană i-a fost adesea de mare folos în contactele pe care le-a avut cu autori-

tăţile publice. Pe vremea apostolului Pavel, marea majoritate a corpului de cetăţeni romani nu aveau posibilitatea de a participa direct la rezolvarea treburilor publice în forumul din Roma. Domiciliile cetăţenilor romani se aflau împrăştiate de la Tarsos, în Cilicia, pînă la Sevilla, în Spania ; numărul cetăţenilor romani se ridica la mai multe milioane, şi chiar mica minoritate care mai trăia încă la Roma sau în împrejurimi nu avea prilejul de a vota sau de a candida în alegeri, deoarece nu se mai convocau adunări publice, iar Senatul devenise corpul electoral. Oraşul-stat devenit un imperiu mondial era guvernat acum de un autocrat, asistat de o administraţie civilă de profesie.

Marea extindere pe care a căpătat-o distribuţia geografică a corpului de cetăţeni romani cu drept de vot începînd din ultimele decenii ale secolului al IV-lea î.e.n. constituia, desigur, o situaţie neobişnuită. Extensiunea considerabilă a dreptului de vot la atenieni şi plenitudinea puterilor deţinute de adunarea publică din Atena timp de două secole, ce au luat sfîrşit cam în aceeaşi perioadă, erau, de asemenea, aspecte neobişnuite. Majoritatea oraşelor-state greco-romane, feniciene, occidentale medievale, sumeriene au avut teritorii şi corpuri de cetăţeni mult mai reduse nu numai decît Roma imperială, dar şi decît Atena, şi în cele mai multe cazuri numai o minoritate a acestui corp relativ redus de cetăţeni a exercitat efectiv puterea politică. De fapt, în multe oraşe-state, aparatul de guvernare efectivă — *politeuma,* cum era denumit în terminologia constituţională greacă — era la o scară la care, la fel ca într-o familie, toţi membrii puteau să se cunoască între ei, şi chiar se cunoşteau. Mi s-a povestit că în sînul aristocraţiei genoveze era uzual ca oricare membru al ei să se adreseze altui membru la persoana a doua singular. Această formă de adresare însemna că toţi aristocraţii genovezi se considerau virtualmente înrudiţi între ei. Pe vremea cînd Genova

era un oraș-stat suveran — și această epocă a durat pînă la anexarea temporară a Genovei și a teritoriului ei de către Franța lui Napoleon —, orașul-stat genovez se afla în mîinile aristocrației genoveze. La această scară redusă, politica reprezenta literalmente o afacere de familie și tot astfel s-au petrecut lucrurile în orașul-stat roman după ce nobilimea romană efectiv monopolizase funcțiile publice și înainte de a fi fost practic înlăturată de la putere de către un regim autocrat, introdus în mod arbitrar de o serie de comandanți de oști și legalizat apoi, sub un pretext transparent, de către Augustus.

Viața de familie presupune intimitate, dar intimitatea nu garantează armonia sau toleranța reciprocă, și cînd se nasc certuri în familie, ele sînt adesea aprige. În orașele-state, orientarea și conducerea politică au prezentat dezavantajul și, totodată, avantajul de a nu fi avut un caracter impersonal, cum e, de obicei, cazul într-un stat guvernat în mod birocratic, cu un teritoriu întins și o populație numeroasă. În orașele-state, politica a avut, în general, un caracter mai violent decît în majoritatea altor formațiuni politice, și poate că nu întîmplător, în revoluția franceză, o acțiune deosebit de violentă au desfășurat cetățenii din două orașe, la data aceea încorporate amîndouă Franței, ce fuseseră odată orașe-state suverane.

Un batalion format la Marsilia a întreprins un marș faimos asupra Parisului pentru a participa la răsturnarea monarhiei ; Robespierre era cetățean al orașului Arras. Marsilia fusese un membru îndepărtat al grupului mediteranean al orașelor-state medievale occidentale, dintre care cele mai multe se aflau în Italia de nord și centrală ; Arras fusese un membru al grupului din cîmpia nord-europeană. După triumful monarhiei absolute în lumea occidentală, în perioada de tranziție de la evul mediu la epoca modernă a istoriei, poporul din Arras și Marsilia fusese inhibat în tendința sa spre violență, ca-

racteristică pentru viaţa politică a oraşelor-state. Prăbuşirea vechiului regim a oferit batalionului din Marsilia şi omului din Arras prilejul de a reveni la comportamentul politic al strămoşilor lor, şi ei s-au folosit de această posibilitate pentru a face să renască turbulenţa din piaţă, din forum, din agora, în cadrul teatrului mai mare al naţiunii-stat. Turbulenţa proprie oraşului-stat, ce fusese astfel inoculată vieţii politice din Franţa după izbucnirea primei revoluţii franceze, în 1789, a irupt din nou în 1830, 1848 şi 1871, iar denumirea de „comune", adoptată în 1871 de regimurile revoluţionare din Paris şi Lyon, care au eşuat, dovedeşte că acest al patrulea asalt de violenţă în Franţa modernă era menit, în intenţia promotorilor săi, să aducă cu sine o renaştere a tradiţiei politice a oraşului-stat din lumea occidentală ce aparţinuse capitolului medieval al istoriei acestei lumi. Iar surprinzătoarele răscoale ce au avut loc la Paris şi în alte oraşe franceze în mai 1968 au arătat că spiritul Marsiliei şi al Arrasului medieval, care pînă atunci somnolase în Franţa timp de aproape un secol, nu a dispărut încă.

Să sperăm că violenţa pe care oraşele-state medievale occidentale au lăsat-o moştenire societăţii moderne occidentale nu va continua să se facă simţită într-o epocă în care progresul accelerat al tehnologiei, aplicat la inventarea de noi şi tot mai ucigătoare arme, face ca luptele de stradă să devină tot atît de înspăimîntătoare ca şi războiul în junglă sau pe cîmpurile de orez. Există însă o altă trăsătură a vieţii din oraşul-stat care ar însemna o binefacere dacă ar putea fi introdusă în viaţa actualelor megalopolisuri, ce se află acum în mişcare, îndreptîndu-se spre o contopire în viitorul Oraş mondial. Familiaritatea poate da naştere la dispreţ, la ostilitate reciprocă şi violenţă, ea poate fi însă şi un leac pentru bolile spirituale : singurătatea şi alienarea de societate, bolile ecologice caracteristice ale populaţiilor ce trăiesc şi muncesc în-

tr-un mediu urban în care nu se simt la largul lor. Un leac trebuie descoperit neapărat, căci izolarea socială este nu numai dureroasă în sine, dar reprezintă şi un generator potenţial de violenţă.

Într-un megalopolis, marea majoritate a locuitorilor sînt străini, în sensul că ei sau părinţii lor sau, în cel mai bun caz, bunicii lor au fost strămutaţi dintr-o aşezare rurală, unde strămoşii lor au trăit mii de ani fără întrerupere, într-un coşmar urban cu care nici o generaţie anterioară nu a fost confruntată. Actualii *déracinés*[1] ex-rurali au fost azvîrliţi într-un hăţiş de străzi şi case unde fiziceşte se află foarte aproape unii de alţii, dar foarte departe în ceea ce priveşte viaţa spirituală. Ei caută cu ardoare mijlocul de a prinde noi rădăcini în acest mediu nefamiliar şi apăsător şi de a deveni vecini unii cu alţii nu numai în sens fizic, ci şi în sens social. Strategia socială cea mai promiţătoare în vederea satisfacerii acestei nevoi este de a încerca articularea fiecărui megalopolis de astăzi, şi a întregului Ecumenopolis de mîine, într-un sistem de celule la scara oraşului-stat care să aibă standardul de socialitate al oraşului-stat. Viitorul Oraş mondial va fi de suportat numai dacă va fi organizat — şi aceasta din timp — ca o aşezare şi o societate compuse din celule de dimensiunea şi felul lui „Casterbridge" din 1829, anul în care Cruikshank şi-a gravat desenul reprezentînd Londra ieşind din oraş, sau al Weimarului din 1832, anul în care Goethe a murit acolo.

Asemenea celule de tip oraş-stat nu pot avea în Ecumenopolis acea legătură strînsă cu ţinutul rural agricol din împrejurimi, ce constituia unul din agrementele existenţei într-un oraş-tîrg. În Ecumenopolis nu va mai fi loc pentru asta. Pe ogoarele şi păşunile de pe *terra firma* se vor ridica fabrici de alimente, iar agricultura şi creş-

[1] *Déracinés* (fr.) dezrădăcinaţi. — *Nota trad.*

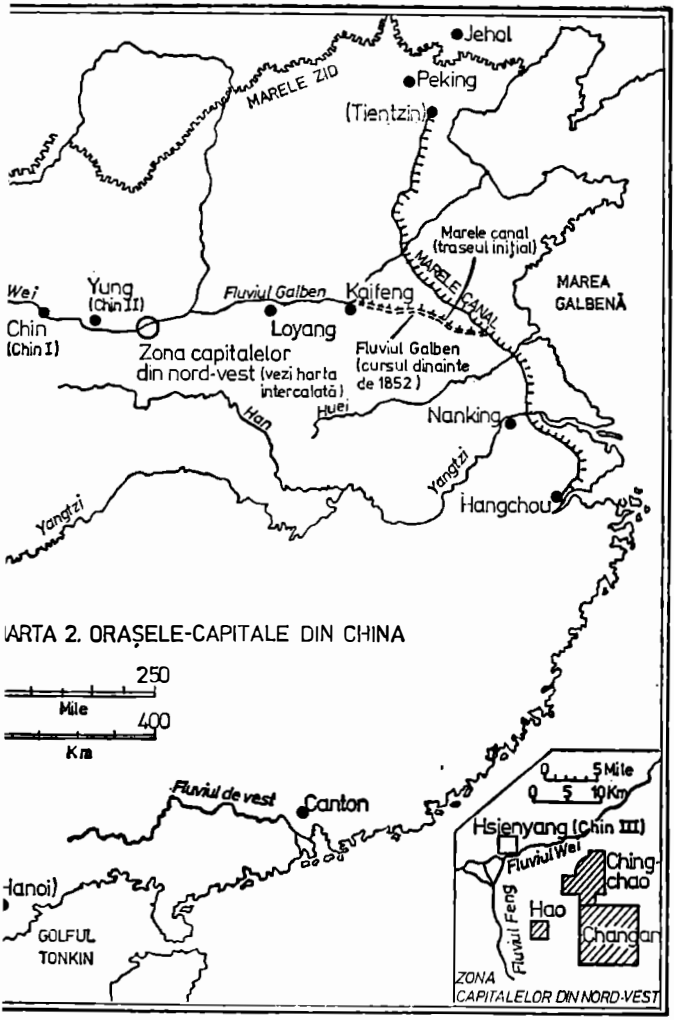
terea animalelor de tip tradiţional vor fi împinse de pe pămînt în mare. Weimar şi „Casterbridge" se bucurau însă şi de alt avantaj. Locuitorii lor aveau relaţii personale între ei, iar aceste relaţii erau apropiate, fie că erau prieteneşti sau ostile. Locuitorul unui oraş la scara unei atari dimensiuni umane putea trece succesiv în cursul vieţii sale prin întîmplări determinate de armonie socială sau de luptă socială, dar, chiar în împrejurările cele mai neplăcute sau de-a dreptul primejdioase, ştia că nu e niciodată singur. El putea conta pe societatea celorlalţi, la bine, ca şi la rău, oricare ar fi fost atmosfera politică din oraşul său în acel moment.

Oare poate fi atins acest standard de socialitate al oraşului-stat în Ecumenopolis printr-o planificare fizică şi socială care să aibă în vedere acest ţel ? Problema — vitală pentru viitorul omenirii — este tratată în capitolul final al acestei cărţi.

3. ORAŞE-CAPITALE : TRĂSĂTURILE LOR DISTINCTIVE

Într-un oraş-stat, oraşul şi statul sînt identice. Un oraş capitală, ca şi oraşul care e oraş-stat, e sediul guvernului, dar, spre deosebire de oraşul-stat, oraşul-capitală e numai sediul guvernului, nu este şi stat. Un stat care e destul de mare pentru a avea o capitală e guvernat *din* capitală, nu *de* către aceasta.

S-a arătat mai sus că o capitală, departe de a fi o comunitate urbană suverană, poate fi lipsită chiar de un minimum de autoguvernare municipală — şi aceasta prin voinţa guvernului suveran, care a ales acest oraş ca să-i servească drept bază de acţiune pentru administrarea unui teritoriu ce se întinde dincolo de limitele capitalei şi ale ţinutului rural din imediata lui vecinătate. Washington, D.C., capitala Statelor Unite, e guvernat, împreună cu restul districtului federal Columbia, în care se află, de către o comisie formată din membri ai Congresului Statelor Unite, şi nu de către reprezentanţi aleşi ai cetăţenilor Statelor Unite domiciliaţi în acest district. Alexandria, pe vremea cînd era capitala Imperiului ptolemeic, nu avea dreptul să aibă un senat orăşenesc *(boulê)*, pe care cetăţenii oraşelor greceşti îl considerau una din instituţiile esenţiale ale oricărui oraş, chiar dacă nu era un stat suveran. Oraşul Roma a încetat de a mai fi un oraş-stat cu autoguvernare atunci cînd a devenit capitala unui corp politic circummediteranean, compus din celule oraşe-state. Pe vremea


Jehol
Peking
MARELE ZID
(Tientzin)
Marele canal (traseul inițial)
MARELE CANAL
MAREA GALBENĂ
Wei
Yung (Chin II)
Fluviul Galben
Kaifeng
Chin (Chin I)
Loyang
Zona capitalelor din nord-vest (vezi harta intercalată)
Fluviul Galben (cursul dinainte de 1852)
Han
Huei
Nanking
Yangtzi
Yangtzi
Hangchou
HARTA 2. ORAȘELE-CAPITALE DIN CHINA
250
Mile
400
Km
Fluviul de vest
Canton
Hanoi)
GOLFUL TONKIN
5 Mile
0 5 10 Km
Hsienyang (Chin III)
Fluviul Wei
Ching-chao
Hao
Changan
Fluviul Feng
ZONA CAPITALELOR DIN NORD-VEST

lui Augustus, teritoriul aparţinînd Romei în afara limitelor oraşului Roma, precum şi teritoriile aliaţilor şi supuşilor Romei au fost structurate într-un mozaic de municipalităţi nesuverane, dar cu autoguvernare. Roma însăşi era acum singurul oraş din *ager romanus* care nu beneficia de autoguvernare municipală. Era sediul guvernului Imperiului roman, dar ea însăşi era administrată de un funcţionar, *praefectus urbi*, numit de împărat. Oraşul Londra a reuşit să obţină şi să păstreze o autoguvernare municipală de proporţii largi tocmai pentru că sediul guvernului regatului Angliei nu se afla la Londra, ci în oraşul învecinat, Westminster. În încercarea de forţe din secolul al XVII-lea, la Westminster, între două organe ale guvernului regatului, Coroana şi Parlamentul, sprijinul acordat de oraşul Londra Parlamentului a silit Coroana să părăsească Westminsterul şi să se retragă mai sus pe valea Tamisei, la Oxford.

Un oraş-capitală va avea eventual de plătit pentru rolul ce i s-a atribuit, renunţînd la dreptul de autoguvernare ; în plus, însăşi păstrarea acestui rol are întotdeauna un caracter precar. Dat fiind că un oraş-capitală este, prin definiţie, sediul guvernului unui stat, a cărui întindere nu e identică cu cea a capitalei, teritoriul statului va cuprinde, probabil, şi alte oraşe în afară de capitală, guvernul avînd dreptul suveran să-şi transfere sediul în alt oraş dacă, dintr-un motiv sau altul, îi convine mai bine decît capitala existentă. Un oraş care e oraş-stat va fi în mod necesar sediul guvernului statului atîta timp cît statul însuşi există ca o entitate politică distinctă. Un oraş-capitală însă capătă acest rol în urma unei alegeri, iar alegerea e revocabilă.

Mai devreme sau mai tîrziu, capitala va pierde, probabil, acest rol în faţa altui oraş făcînd parte din dominioanele guvernului suveran, în cazul cînd motivul pentru care a devenit sediul guvernului îl constituia faptul istoric că anterior fusese sediul unui stat mai mic, din care

s-a dezvoltat actualul stat. Aceasta a fost, în cele din urmă, soarta orașului egiptean Theba, care fusese capitala ținutului Thebais înainte de a fi devenit capitala noului imperiu al Egiptului ; aceeași soartă a avut-o, în cele din urmă, și Roma, care la început a fost un oraș-stat solitar, devenit apoi orașul-stat suprem în Italia peninsulară, iar apoi capitala unui imperiu ce cuprindea întregul perimetru al bazinului mediteranean. Cît privește Torino, care fusese capitala regatului Sardiniei (adică, în fapt, capitala Piemontului plus Savoia), și-a pierdut rolul de îndată ce regatul Sardiniei s-a transformat în regatul Italiei în 1859—1861. Capitala a fost mutată de la Torino la Florența în 1865 și apoi din nou la Roma, după ce rămășițele Statului papal din jurul Romei au fost alipite la regatul Italiei în 1870.

Chiar dacă un oraș care a fost pînă la un moment dat capitală nu se găsește descalificat din cauza expansiunii teritoriale a statului al cărui guvern își avusese sediul acolo, pot surveni schimbări de alt gen care să facă oportună mutarea sediului guvernului din capitala existentă. Chiar dacă suprafața statului nu se extinde și nici nu se reduce, centrul de gravitate demografic, economic, militar sau cultural al statului poate să-și schimbe locul în cadrul acelorași frontiere, iar o schimbare a structurii interne a statului pe oricare din aceste planuri de activitate socială poate necesita o schimbare a amplasamentului sediului de guvernare a statului. Capitala în funcțiune este *ex officio* cel mai important oraș din stat sub aspect politic, dar nu este neapărat cel mai important oraș în alte privințe. De exemplu, nu este neapărat cel mai mare sau cel mai important oraș din punct de vedere economic, sau militar, sau cultural.

De fapt, o capitală nu va avea un rol proeminent în aceste direcții, cel puțin la început, dacă e vorba de un oraș nou, construit special pentru

a servi drept capitală. Haga, Washington, D.C., Ottawa, New Delhi, Canberra, Islamabad și Brasilia sînt exemple edificatoare. Haga e un oraș mai mic și mai puțin important sub toate aspectele, cu excepția celui politic, decît Rotterdam și Amsterdam; Washington decît New York, Chicago și Detroit; Ottawa decît Montreal și Winnipeg; New Delhi decît Calcutta și Bombay; Canberra decît Sydney și Melbourne; Islamabad decît predecesorul său, Karachi, și decît Lahore; Brasilia decît predecesorul său, Rio de Janeiro, și decît São Paulo și Recife. Un oraș care n-a fost creat în mod artificial pentru a servi drept capitală, ci a devenit capitală datorită unor cauze istorice se poate afla în aceeași situație dezavantajoasă. În perioada cînd Roma unificase întregul perimetru al Mediteranei sub stăpînirea sa, întrecea probabil toate celelalte orașe din imperiu în privința numărului populației, dar prezenta mai puțină importanță din punct de vedere economic decît Alexandria și era mai puțin importantă din punct de vedere cultural decît Atena, Pergamon și Rhodos. În plus, dat fiind că forțele armate romane nu mai erau acum milițiii adunate *ad hoc*, ci deveniseră formațiuni de profesioniști staționate permanent în puncte strategice, Roma devenise o *place d'armes*[1] mai puțin importantă pentru armata romană decît Köln sau Antiohia, în timp ce portul ei Ostia, la gurile Tibrului, fusese înlocuit, pentru scopuri navale, cu Misenum și Ravenna, unde se aflau acum bazele celor două flote imperiale romane.

Orașele-capitale create în mod expres, în cursul ultimelor două secole, pentru a juca acest rol nu suferă comparație ca număr de locuitori cu orașele comerciale și industriale, ce s-au născut în același timp și au căpătat dimensiuni

[1] *Place d'armes* (fr.) — 1. loc unde se adună soldații care apără un oraș; 2. prin extindere, loc unde se concentrează activitatea militară. — *Nota trad.*

exorbitante cu ajutorul mecanizării. Pe de altă parte, în era dinaintea revoluției industriale, cînd orașul-tîrg reprezenta tipul și dimensiunea standard de oraș, capitalele puținelor state uriașe existente constituiau, comparativ, cele mai mari concentrări de populație. Chiar și un oraș-capitală unde nu se afla o aglomerație industrială sau un centru comercial avea o populație relativ numeroasă. El era locuit nu numai de suveran, de curtea sa și de aparatul administrației sale centrale, dar și de un corp de gardă imperial, eventual și de o armată mobilă centrală de rezervă, iar acești locuitori ai capitalei din serviciul statului foloseau, la rîndul lor, o mulțime de servitori și altă mulțime de meșteșugari și negustori, care confecționau și vindeau mărfurile de lux și pentru care personalul administrației centrale constituia o clientelă bănoasă. (Plusprodusul din întregul imperiu ajungea în buzunarele persoanelor oficiale din capitală sub formă de salarii plătite din impozitele încasate.) Un oraș-capitală avea deci nevoie de o aprovizionare abundentă, constantă și sigură cu alimente și materii prime pentru industriile de lux și, deoarece în era premecanizării transportul pe uscat era ineficient și costisitor, iar transportul maritim se făcea în condiții precare, una din trăsăturile distinctive ale unui oraș-capitală din era premecanizării o constituia factorul limitativ al aprovizionării. Populația unui oraș-capitală era prea numeroasă și standardul de viață al categoriei de oficialități din această populație prea înalt pentru ca această capitală să poată depinde numai de aprovizionarea locală, chiar dacă în împrejurimi s-ar fi găsit eventual resurse bogate de alimente, fibre, cherestea și metale. Un oraș-capitală nu putea deveni și nici nu putea rămîne capitală dacă nu era în măsură să importe pe apă cantități însemnate de mărfuri din surse îndepărtate.

Roma a reușit să satisfacă această condiție

fără greutate atîta timp cît a fost capitala unui „commonwealth", a cărui arie era limitată la Italia peninsulară. Aşezată pe malul Tibrului, cel mai mare şi mai lung fluviu din peninsulă — pe care şalandele puteau înainta pînă departe, în amonte —, Roma, în prima fază a istoriei sale ca oraş-capitală, era în măsură să se aprovizioneze cu grîu din valea superioară a Tibrului, precum şi cu cherestea din pădurile Apeninilor, mai sus de izvoarele Tibrului. În cursul celor cincizeci de ani însă dinaintea anului 168 î.e.n., cînd romanii şi-au extins teritoriul aflat sub controlul lor politic de la Italia peninsulară la întregul perimetru al bazinului Mediteranei, populaţia oraşului Roma a crescut şi ea în aşa măsură, încît nu-i mai erau suficiente proviziile transportate pe fluviu din Italia centrală. Oraşul era obligat acum să-şi procure majoritatea proviziilor de alimente de peste mare ; supremaţia militară şi politică pe care Roma o impusese la acea dată Siciliei îi permitea să rechiziţioneze de aici produse alimentare ; ulterior, grînarelor Siciliei li s-au adăugat cele din Africa de nord-vest şi Egipt. Exportul de grîne din Sicilia şi din Egipt nu prezenta nici o dificultate, căci în Sicilia nici un ogor nu era departe de coastă, iar în Egipt toate ogoarele se aflau în apropierea drumului de apă al fluviului Nil sau al unuia dintre braţele sale. În acest stadiu al istoriei sale, problema ce se punea Romei era aceea a transportului proviziilor aduse pe mare în ultima etapă a călătoriei lor.

După cum s-a mai arătat, lucrarea costisitoare de excavare a unui port maritim artificial, Portus, legat de Tibru printr-un canal mai sus de gurile fluviului, nu a putut elimina operaţia greoaie, costisitoare şi ea, de transbordare a încărcăturilor venite pe mare în şalande putînd naviga pe fluviu pînă la cheiurile Romei. Acest handicap, de pe urma căruia suferea

Roma imperială, nu exista pentru Constantinopol, Noua Romă, care în cele din urmă a înlocuit Vechea Romă în rolul ei de capitală a Imperiului roman. Constantinopol dispune de un port maritim natural excelent în Cornul de Aur, un intrînd al Bosforului, adînc și apărat, care pătrunde în interiorul orașului de-a lungul întregului front de apă nordic al Constantinopolului ; un curent binevoitor îndreaptă automat în Cornul de Aur vasele ce coboară pe Bosfor, încărcate cu grîne cultivate în Ucraina și transportate de acolo, pe unul dintre numeroasele fluvii navigabile, pînă la porturile maritime de pe coasta Mării Negre și a Mării de Azov. Inferioritatea Romei față de Constantinopol în ceea ce privește accesibilitatea pentru livrările de provizii transportate pe mare a fost unul dintre considerentele, deși nu singurul care au dus la strămutarea, în cele din urmă, a capitalei de la Roma la Constantinopol, în ciuda enormului prestigiu care-i permisese Romei să-și mențină poziția de capitală a lumii mediteraneene timp de cinci secole, de la victoria decisivă a statului roman la Pydna, în 168 î.e.n., și pînă la stabilirea capitalei la Constantinopol, în anul 324 e.n.

Aceeași problemă a aprovizionării capitalei s-a pus și guvernului imperial al Chinei după unificarea politică a lumii chineze în anul 221 î.e.n. În cursul celor douăzeci și două de secole ce s-au scurs de la acel eveniment epocal din istoria omenirii, China a trecut temporar prin pericole de dezbinare politică de patru ori ; de fiecare dată însă, unitatea firească a fost restabilită, mai devreme sau mai tîrziu. Durata totală a perioadelor de dezunire, adunate la un loc, se ridică la numai aproximativ șase sute din aproape două mii două sute de ani, iar tendința acestor crize excepționale de dezunire a fost de a deveni tot mai scurte. Prima dintre ele, care s-a întins de la căderea dinastiei Han de est pînă la reunificarea Chinei de către fon-

datorul dinastiei Sui, a durat patru secole ; ultima perioadă de dezunire în China a durat doar optsprezece ani, 1911—1929 e.n. Iar în prezent, China se bucură de unitate politică, cu excepţia Taiwanului.

Aproape în cursul întregii perioade de şaisprezece secole de unitate politică, socotite laolaltă, capitala Chinei unite pe plan politic a fost un oraş din nord. În 1969, capitala e Peking („Capitala de nord"), la extremitatea nordică a cîmpiei Chinei de nord, care a mai fost capitală din 1421 pînă la destrămarea politică de scurtă durată a Chinei după căderea dinastiei Ching (manciuriană), în 1911. Din anul 221 î.e.n. pînă în anul 23 e.n. şi apoi din anul 589 e.n. pînă în anul 904 e.n., capitala era în „Ţara dintre trecători", adică actuala provincie Shensi, care se află la vest de zidul de munţi ce străjuieşte marginea de apus a cîmpiei Chinei de nord. Accesul dinspre această cîmpie sau din orice altă parte a Chinei de nord sau de sud către „Ţara dintre trecători" este cît se poate de dificil, după cum rezultă şi din denumirea tradiţională descriptivă a acestei regiuni. Accesul cel mai puţin anevoios e pe cursul Fluviului Galben în sus, de-a lungul cheilor prin care fluviul îşi croieşte drum în zidul de munţi, ceva mai jos de locul unde coteşte în unghi drept din direcţia sud spre direcţia est, străbătînd apoi cîmpia Chinei de nord către ocean. Din anul 25 e.n. pînă în anul 221 e.n., capitala era la Loyang, în apropiere de colţul de sud-vest al cîmpiei de nord, în partea de jos a rîului Lo, primul afluent de pe malul drept (aici malul sudic) al Fluviului Galben, mai jos de locul unde acesta iese din chei. Din anul 960 e.n. pînă în anul 1124 e.n., capitala a fost la Kaifeng, pe malul sudic al Fluviului Galben, cam la mijlocul cîmpiei Chinei de nord şi pe la jumătatea drumului dintre locul de ieşire a Fluviului Galben din chei şi gurile sale. Deci, capitala Chinei unificate a fost, de obicei, amplasată în nordul

Chinei, deşi, în cadrul acestei regiuni, amplasamentul a oscilat între trei localităţi diferite : Shensi, Honan şi Hupei. Au existat doar două scurte intervale în cursul cărora o Chină unită a fost guvernată de la Nanking („Capitala de sud"), pe malul de sud al fluviului Yangtzi. Primul dintre aceste intervale a durat din 1368 pînă în 1421 ; al doilea, din 1929 pînă în 1937.

Unificarea iniţială a Chinei, care a fost desăvîrşită în anul 221 î.e.n., a fost opera unuia dintre statele locale anterioare, Chin, al cărui teritoriu se afla „între trecători". Capitala sa, oraşul Hsienyang, se afla la o mică distanţă la nord de malul nordic al rîului Wei, un afluent de pe malul drept al Fluviului Galben. (Confluenţa lor se află chiar deasupra locului unde Fluviul Galben pătrunde în cheile prin care îşi croieşte drum spre cîmpia Chinei de nord.) Statul Chin s-a extins treptat spre răsărit şi spre sud şi această expansiune a atins punctul său culminant cînd, în decurs de zece ani, 230—221 î.e.n., Chin a cucerit şi a anexat toate celelalte şase state chineze locale, care îşi menţinuseră independenţa pînă atunci. Pe măsură ce Chin se extindea, populaţia capitalei sale creştea şi, după ce statul a încorporat, în cele din urmă, tot restul lumii chineze, conducerea sa s-a văzut confruntată cu problema care i se pusese şi guvernului roman atunci cînd oraşul Roma devenise capitala unui imperiu ce cuprindea întregul bazin mediteranean.

De fapt, problema aprovizionării populaţiei în continuă creştere a capitalei era mai greu de rezolvat pentru Chin decît pentru Roma, şi aceasta din două motive. Expansiunea Chinului în perioada sa culminantă finală a avut un caracter mai brusc decît expansiunea Romei, iar transportul alimentelor la Hsienyang pe căile de apă interioare era mai anevoios decît transportul lor pe mare pînă la gurile Ti-

brului. Odată cu extinderea fostelor sale modeste dominioane şi construirea unui vast imperiu, Chin, ca şi Roma, pusese stăpînire pe surse de aprovizionare în măsură să satisfacă necesităţile unui oraş care acum nu mai era doar un stat local, ci capitala unui imperiu, dar în ambele imperii sursele de aprovizionare se aflau departe de capitala imperială. Sursele de aprovizionare ale Romei erau ogoarele din Africa de nord-vest şi din Egipt; sursele de aprovizionare ale Chinului erau cîmpurile de orez din bazinul Yangtziului. Dinastia Chin a fost scutită de sarcina rezolvării acestei probleme de transport, dat fiind că a fost răsturnată în anul 209 î.e.n., la numai doisprezece ani după ce înfăptuise unificarea Chinei sub conducerea sa, iar în cursul perioadei de anarhie ce a urmat, capitala Chinului, Hsienyang, a fost distrusă în anul 207 î.e.n. Problema a fost preluată de Liu Pang, fondatorul dinastiei Han de vest, care a reunificat China în anul 202 î.e.n. şi a cărui operă s-a dovedit mai durabilă decît fusese cea a lui Shih Huang-ti din Chin. Liu Pang şi-a aşezat capitala imperială a Chinei unificate la Chingchao, de cealaltă parte a rîului Wei, pe malul sudic. Changan, capitala dinastiei Sui, al cărei fondator a reunificat China pentru a treia oară în anul 589 e.n., a fost edificată pe aceeaşi parte a rîului Wei ca şi Chingchao, fiind amplasată la o mică distanţă de aceasta, iar Changan a fost preluată de succesorii dinastiei Sui, din dinastia Tang.

Cele patru dinastii care au guvernat China unificată din capitala imperială „dintre trecători" şi-au aşezat capitala tocmai în regiunea care, de pe toată întinderea imperiului, era cel mai greu de aprovizionat cu hrană din bazinul culturilor de orez de pe Yangtzi. Peking se află mai departe de castronul cu orez decît ciorchinele de capitale imperiale succesive din

valea rîului Wei, dar se poate ajunge mai uşor la Peking din sud, pe apă; Loyang e mai aproape decît Peking sau Changan, iar Kaifeng se află şi mai aproape şi e cea mai accesibilă dintre toate capitalele nordice. Pe Fluviul Galben, singura cale de apă către „Ţara dintre trecători", e greu de navigat: curge foarte repede, cursul său prin cîmpia Chinei de nord este obstruat de bancuri de nisip, iar trasul la edec prin chei e anevoios. Problema transportării orezului din China de sud la Peking, Loyang sau Kaifeng nu era însă mult mai uşor de rezolvat, căci natura nu a făcut pentru Imperiul chinez ceea ce a făcut pentru Imperiul roman.

Natura a înzestrat Imperiul roman cu un drum de apă central, Marea Mediterană şi afluenţii ei; China însă nu a fost înzestrată cu înlesniri asemănătoare pentru transportul pe apă din sud spre nord. În China, natura a dăruit omului două căi de apă navigabile, fluviile Yangtzi şi Huei; ambele aceste fluvii curg însă dinspre apus spre răsărit, nu dinspre sud către nord. În China, natura a lăsat în seama omului sarcina creării unor căi de apă interne din sud către nord prin săpare de canale. Reţeaua de canale a Chinei a fost creată, bucăţică cu bucăţică, în decursul a circa cincisprezece secole, începînd cu unificarea iniţială a Chinei, în anul 221 î.e.n. O dezvoltare deosebit de mare a luat această reţea de canale în timpul domniei celui de-al doilea împărat Sui Yang (605—618 e.n.), dar a fost terminată abia după anul 1272 e.n., anul în care împăratul mongol Kubilai şi-a mutat capitala de la Karakorum, în Mongolia, la Peking. Timp de un secol după aceea, Pekingul a fost capitala unui imperiu cuprinzînd, cel puţin nominal, nu numai întreaga Chină, dar şi întregul perimetru al stepei euroasiene. Pentru a se putea asigura aprovizionarea Pekingului, s-a prelungit spre

nord pînă la Hui-Pai Marele Canal, care anterior lega fluviile Yangtzi și Huei cu Fluviul Galben la Kaifeng. Astfel a devenit posibil să se transporte mărfuri și pasageri de la Hangchou și Pai-ho pe o cale de apă neîntreruptă în interiorul țării.

Căile de apă interioare ale Imperiului chinez făcute de mîna omului s-au dovedit a fi un mijloc mai eficient de menținere a integrității imperiului decît Marea centrală (Mediterana) a Imperiului roman, căci marea leagă țările din jurul țărmurilor sale doar atîta timp cît ele se află sub stăpînirea unei singure puteri navale. Cînd, în secolul al V-lea e.n., vandalii au lansat o flotă rivală pe această mare, pe care romanii, cu drept cuvînt, o numeau *mare nostrum*, căci fusese curățată de pirați de către Pompei în anul 67 î.e.n., și cînd, două sute de ani mai tîrziu, arabii au lansat, la rîndul lor, o ofensivă maritimă împotriva Imperiului roman, Mediterana a devenit o „mare înstrăinată". Îndată ce stăpînirea Mediteranei a început să fie disputată romanilor de către puteri ostile, „Marea romană" a destrămat Imperiul roman, în timp ce Marele Canal a menținut China laolaltă.

Orașul Roma și capitalele nordice succesive ale Imperiului chinez nu au fost singurele orașe-capitale care s-au folosit de căi de apă pentru a pune la contribuție ținuturi întinse în vederea satisfacerii necesităților lor relativ mari. La prima vedere, s-ar părea că orașele-capitale sînt privilegiate față de celelalte orașe. Cel mai mic și mai sărac oraș-tîrg produce mărfuri pentru a putea plăti alimentele cumpărate. Un oraș-capitală aparent recoltează ceea ce nu a semănat. Judecind însă mai bine, va trebui să admitem că orașele-capitale dau ceva în schimbul bunurilor pe care le importă, deși acest ceva nu e o plată în natură și nici un serviciu economic. Capitalele justifică tri-

butul pe care-l percep asupra producției din provincii îndepărtate prin prestarea unor servicii politice și militare în folosul provinciilor, care servicii, deși valoroase, nu sînt întotdeauna binevenite. În schimbul alimentelor pe care le importă, capitala trimite slujbași civili și soldați, care se ocupă de administrație, mențin pacea înăuntrul frontierelor și le apără împotriva unor atacuri din afară. Funcționarii care lucrează în orașul-capitală împreună cu cei ce depind, direct sau indirect, de ei și care domiciliază tot acolo sînt supuși, la fel ca toți oamenii, uneia dintre legile universale ale vieții sociale — legea conform căreia serviciile nu se mai execută dacă nu sînt recompensate cu un *quid pro quod* corespunzător. Dacă guvernul instalat într-o capitală nu reușește să asigure provinciilor o administrație publică eficientă, o poliție eficace și să le apere frontierele de dușmani, veniturile în natură sau în bani ce se scurgeau din provincii spre capitală vor înceta să mai intre, ceea ce va avea drept urmare atît descreșterea prosperității, cît și a numărului de locuitori din capitală. Aceasta a fost soarta orașului Roma după ce Imperiul roman a început să decadă, după cum a fost și soarta capitalelor tuturor celorlalte state importante care au decăzut și s-au prăbușit.

Accesibilitatea în vederea aducerii de provizii de apă a reprezentat, evident, un considerent major la alegerea unui oraș drept capitală. În era dinaintea mecanizării transporturilor, Egiptul era poate singura țară din lume ai cărei conducători își puteau permite să nu țină seama de acest considerent. În Egipt, orice oraș putea fi ales din acest punct de vedere, căci în Egipt toate orașele au Nilul sau unul dintre afluenții săi la porțile lor. În orice altă țară trebuie luată în considerație accesibilita-

tea orașului respectiv ; acesta nu e totuși singurul criteriu care a determinat amplasarea capitalelor. Unele orașe au devenit capitale în virtutea prestigiului lor, altele deoarece aveau o poziție adecvată ca centre ale rețelei administrative, altele, iarăși, din cauza poziției lor strategice. În următoarele trei capitole este examinată alegerea unor capitale pentru fiecare din aceste rațiuni diferite.

4. ALEGEREA CAPITALELOR PE CONSIDERENTE DE PRESTIGIU

Prestigiul unui oraş a determinat, în unele cazuri, guvernul să-l menţină sau să-l aleagă pentru a servi drept capitală, chiar dacă acel oraş nu avea nimic care să-l recomande sub alte aspecte, mai mult, chiar dacă sub un aspect sau altul era de fapt necorespunzător pentru îndeplinirea funcţiilor unei capitale. A acorda importanţă prestigiului nu este un lucru neraţional, căci prestigiul e un factor important în relaţiile psihologice dintre un guvern şi supuşii săi. Un guvern cu sediul într-un oraş ce se bucură de prestigiu va avea de profitat de pe urma acestei situaţii. Prestigiul propriu al capitalei se va transmite guvernului ce se află instalat acolo, şi lucrul acesta ar putea să inspire poporului cel puţin respect faţă de guvern şi eventual să-i cîştige bunăvoinţa sau chiar afecţiunea. Acest avantaj psihologic va merita poate să fie plătit cu preţul unor neajunsuri în materie de aprovizionare, de legături administrative şi de strategie.

Sursele cele mai directe care conferă prestigiu capitalei unui stat sînt cele istorice. Dacă statul a căpătat fiinţă în urma cuceririi unui număr de state locale mai mici de către unul dintre ele, fosta capitală a statului ce şi-a constituit un imperiu va deveni în mod automat capitala noului imperiu, în afară de cazul cînd

și atîta timp cît guvernul anterior local, dar acum imperial nu hotărăște să-și mute sediul în vreun alt oraș, care să-i convină mai bine în noile împrejurări. Într-o asemenea situație, inerția și mîndria vor acționa mînă în mînă cu sentimentul de respect pentru a menține capitala în locul unde se află. Mîndria și inerția vor face ca guvernul imperial și poporul să se împotrivească mutării capitalei în alt oraș, oricît ar fi de potrivit acesta pentru a servi drept capitală, deoarece s-ar afla în afara granițelor propriei lor patrii, iar respectul manifestat față de țara și capitala guvernului și poporului imperial de către supuși va fi considerat de către conducători drept un activ politic valoros.

Roma constituie un exemplu remarcabil de influență exercitată de prestigiul unui oraș: timp de aproape 500 de ani, după ce *commonwealth*-ul roman din Italia peninsulară devenise un imperiu ce îmbrățișa întregul bazin al Mediteranei, și-a menținut rolul de oraș-capitală. Această expansiune, realizată în cursul jumătății de secol dinaintea anului 168 î.e.n., a făcut ca orașul Roma să devină necorespunzător în calitate de capitală a zonei mult extinse ce ajunsese acum fie sub stăpînirea romană, fie sub controlul sau ascendentul ei. Am vorbit mai sus despre dificultatea de a aproviziona pe cale maritimă populația sporită a orașului, și acesta nu era singurul handicap căruia Roma trebuia să-i facă față în noul său rol de capitală nu numai a Italiei peninsulare, ci a întregii lumi mediteraneene. După cum s-a mai arătat, Roma se afla într-o poziție nefavorabilă, prea occidentală față de centrele de gravitate demografic, comercial, industrial și cultural din Mediterana în ultimul mileniu î.e.n. și primul mileniu din era noastră, iar amplasamentul orașului și-a pierdut și importanța strategică atunci cînd frontierele imperiului au fost extinse pînă la țărmurile Eufratului, Dunării și Rinului. Dar abia în anul 324

e.n., împăratul Constantin I a început să construiască o nouă Romă pe locul încîntător şi foarte fericit ales al coloniei greceşti Byzantium, un loc care — după cum spunea Herodot în opera lui scrisă în secolul al V-lea î.e.n. şi foarte mult citită — reţinuse atenţia unui om de stat persan călătorind pe acele meleaguri încă înainte de sfîrşitul secolului al VI-lea î.e.n.

În jurul anului 1570 î.e.n., cînd Egiptul a fost reunit din punct de vedere politic pentru a doua oară cu un stat local egiptean a cărui capitală era Theba, acest oraş a devenit, pentru prima oară, capitala întregului Egipt, deşi se afla mult prea în sud faţă de centrul de gravitate al lumii egiptene. Theba şi-a păstrat rolul de capitală timp de aproape două secole, pînă ce împăratul Akhenaton i-a răpit acest privilegiu, construind o capitală nouă pentru Imperiul egiptean la Tell-al-Amarna, cam la jumătatea drumului între Theba şi locul care de fapt ar fi fost cel mai potrivit pentru o capitală a Egiptului unit, şi anume capătul deltei. Theba a realizat un tur de forţă impresionant, dar nici pe departe nu se poate compara în această privinţă cu Roma, căci Theba nu şi-a menţinut poziţia decît o jumătate din timpul în care Roma şi-a păstrat situaţia de capitală, în ciuda unui avantaj de care Theba se bucura împreună cu toate celelalte oraşe din Egipt. Spre deosebire de Roma şi spre deosebire de capitalele succesive ale Chinei din „Ţara dintre trecători", Theba, graţie Nilului, nu întîmpina nici o greutate în privinţa aducerii cantităţilor de mărfuri necesare unei capitale imperiale.

Calcutta a fost capitala întregului subcontinent India timp de peste o jumătate de secol (1840—1912), după desăvîrşirea unificării politice a subcontinentului. Acest privilegiu l-a moştenit datorită situaţiei sale anterioare, timp de aproape un secol, de capitală a Bengalului,

principalul nucleu și focar de extindere al *Raj*-ului [1] britanic. Calcutta era o capitală nepotrivită pentru întreaga Indie. Bengalul se află într-un colț al subcontinentului și este izolat printr-o barieră de dealuri de marea cîmpie a Hindustanului, care cuprinde un număr de amplasamente corespunzătoare pentru o capitală, ca, de exemplu, Patna, Allahabad, Agra, Delhi și Lahore. Calcutta nu era bine amplasată nici măcar spre a servi drept principal punct terminus indian pentru linia maritimă de comunicații ce lega guvernul britanic din India cu Marea Britanie — țara de bază și sursa puterii britanice. Față de Marea Britanie, Calcutta e situată la extremitatea cea mai îndepărtată a Indiei. Insula Bombay, în largul coastei de vest a Indiei, se află mult mai aproape de Marea Britanie atît via Capul Bunei Speranțe, cît și via Canalul de Suez și în plus e ușor accesibilă dinspre mare, pe cînd pentru a ajunge la Calcutta vapoarele maritime trebuie să fie pilotate pe brațul Hoogly al deltei Gange-Brahmaputra. Se poate deci spune că Calcutta a reușit un lucru remarcabil menținîndu-și poziția în aceste împrejurări adverse.

Tot atît de remarcabilă este și realizarea orașului Cuzco, care și-a menținut poziția de capitală a statului incașilor după ce acesta, care la început era un mic stat local, a devenit un imperiu, cuprinzînd întregul domeniu al civilizației andine. Centrul de gravitate demografic și economic al lumii andine se afla într-un complex de văi admirabil irigate și cultivate de pe cursul inferior al fluviilor ce traversează cîmpia de pe coasta Perului, în drumul lor de pe platourile Anzilor către mare. Aceste văi de cîmpie erau principalele centre populate ale lumii andine și acolo se aflau cele mai mari orașe — de exemplu, orașul gigant Chan-

[1] *Raj* (ind.) — domnie, stăpînire. — *Nota trad*

chan, un pandant al Babylonului din Lumea Nouă. Cuzco, dimpotrivă, e un oraș de pe platoul înalt, în marginea extremă de răsărit a ținutului civilizației andine, așezat pe versantul atlantic al cumpenei apelor dintre Pacific și Atlantic. În terminologia actuală geografică peruviană, amplasamentul său se află în partea extremă a Anzilor și a Altiplanoului, în Montana. În ciuda acestui handicap geografic, prestigiul de care se bucura orașul Cuzco, capitală istorică a poporului imperial al incașilor, era atît de mare în lumea andină subjugată, încît Cuzco și-a menținut poziția pînă ce Imperiul incașilor a fost pe neașteptate distrus de către invadatorii spanioli.

Babylonul a avut mai mult succes decît Cuzco, Calcutta, Theba sau Roma. La început a fost capitala locală a unei dinastii parvenite și amplasamentul lui în cîmpia aluvionară a bazinului inferior al Tigrului și Eufratului nu era centrală, ci în apropierea limitei de nord-vest a terenului aluvionar. A treia unificare însă a ținuturilor Sumer și Akkad a fost opera unui fondator de imperiu babilonian, Hammurabi, și ca urmare Babylonul nu numai că a devenit capitala întregii țări, dar a reușit să-și mențină acest rol timp de 14 secole, pînă ce a fost înlocuit cu Seleucia-pe-Tigru.

Cea mai izbitoare dovadă a valorii psihologice pe care o are prestigiul patriei unui popor fondator de imperiu o constituie două cazuri în care o dinastie imperială a construit o capitală imperială artificială în țara sa de origine, special pentru a juca acest rol, în lipsa existenței unui oraș care să poată servi acestui scop.

Cînd mongolii au cucerit domeniile civilizațiilor sedentare ce înconjurau stepa euroasiană, ei au amenajat o capitală proprie, Karakorum, în inima jumătății înalte a stepei, actuala Mongolie, la răsărit de depresiunea Zungariei, între Munții Altai și Tienshan, coridorul ce leagă

între ele jumătatea de vest a stepei cu cea de est. Karakorum avea avantajul natural de a fi un centru potrivit de comunicaţie pentru un popor imperial format din păstori nomazi şi, timp de o jumătate de secol cît a fost capitala celui mai întins imperiu alcătuit vreodată pe uscat, el a reprezentat un punct de atracţie pentru prizonierii de război, negustorii aventurieri, misionarii şi ambasadorii din cele patru colţuri ale Lumii Vechi. Călugărul Guillaume de Rubruquis, care a făcut drumul dus şi întors în anii 1253—1255, ca ambasador al regelui Ludovic al IX-lea al Franţei pe lîngă hanul mongol Mangu, în prima noapte cînd a sosit la Karakorum a găsit „un prieten la nevoie" în persoana unei femei al cărei oraş natal era Metz din Lorena. Fusese capturată de mongoli în Ungaria şi era acum măritată cu un tîmplar rus, pe care mongolii îl apreciau ca bun meseriaş. Această doamnă Paquette din Lorena i-a făcut cunoştinţă călugărului Guillaume cu un tiz al său, domnul Guillaume Buchier, un aurar care lucra la Karakorum şi avea un frate care locuia la Paris, pe Grand Pont. Soţia domnului Guillaume era născută în Ungaria, dar se pare că unul din părinţii ei era originar din Europa occidentală, aşa că vorbea franceza tot atît de bine ca şi turca cumană. Aceleaşi două limbi le vorbea şi un englez, născut de asemenea în Ungaria, pe care călugărul Guillaume l-a întîlnit în casa domnului Guillaume din Karakorum în duminica Floriilor, 1234 e.n.

Construirea de capitale artificiale pentru primul imperiu persan în ţara de baştină a poporului imperial persan, Parsa (Fars), a fost un tur de forţă mai mare chiar decît construirea Karakorumului. Fars este un ţinut sălbatic la marginea de sud-vest a platoului iranian, departe de toate drumurile principale ale Asiei de sud-vest, şi, după ce perşii au cucerit un

imperiu ce se întindea spre vest pînă la Cirenaica şi bazinul Mării Egee, iar spre est pînă la actuala Asie centrală sovietică şi la Punjab, împăraţii persani nu mai aveau timp să-şi viziteze patria îndepărtată. Numai pentru a fi înmormîntaţi acolo mai aveau timp. Totuşi, fondatorul Imperiului persan, Cyrus al II-lea, a construit o capitală imperială în Fars, la Pasargadae, iar al doilea fondator, Darius I, a construit o capitală şi mai măreaţă în acelaşi ţinut, la Persepolis. Deoarece veneau rar în vizită la Pasargadae, împăraţii căutau să-i îmbuneze pe locuitori dăruind cîte o monedă de aur fiecărei femei din oraş ori de cîte ori se duceau acolo.

Un oraş care nu a mai fost nici măcar o capitală locală poate deveni capitală dacă în timpul unei crize din istoria poporului ajunge să joace un rol eroic care-i aduce prestigiu. Datorită în parte unor atari împrejurări a devenit Parisul, în 987, capitala Franţei în locul Laonului, Londra s-a substituit treptat Winchesterului drept capitală a Angliei, iar în 1923, Ankara a devenit capitala Turciei în locul Instanbulului. Parisul şi Londra îşi cîştigaseră laurii ţinînd piept vikingilor pe Sena şi respectiv pe Tamisa, iar Ankara şi i-a cîştigat servind în războiul greco-turc, după primul război mondial, ca punct de raliere pentru mişcarea naţională turcă condusă de Mustafa Kemal Atatürk. Pe de altă parte, Torino nu a reuşit să devină capitala Italiei moderne unite, deşi fusese capitala regatului Sardiniei, statul local italian care jucase rolul de frunte, un rol eroic, în realizarea unificării Italiei, în pofida rezistenţei puternicei monarhii habsburgice.

Spre deosebire de cei mai mulţi făuritori de imperii — de exemplu, romanii, englezii în India, incaşii în lumea andină, mongolii în hinterlandurile stepei euroasiene şi perşii în Asia de sud-vest —, piemontezii au unificat Italia nu

ca cuceritori, ci ca eliberatori. Rolul lor în Italia a fost, de fapt, același cu cel al fondatorilor thebani ai noului imperiu egiptean, care au eliberat și reunificat Egiptul, izgonindu-i pe hicsoși, iar poporul italian a recunoscut serviciile pe care regatul Sardiniei i le-a făcut, acordînd casei de Savoia coroana noului regat al Italiei. Cu toate acestea, capitala ancestrală a acestei dinastii, Torino, nu a reușit în secolul al XIX-lea al erei noastre, așa cum reușise Theba în secolul al XVI-lea î.e.n., să devină capitala statului extins ce fusese creat de către statul local a cărui capitală fusese Torino și respectiv Theba. În ceea ce privește Torino, handicapul pe care-l constituia amplasamentul său periferic nu era compensat, ca în cazul Thebei, prin existența unor mijloace naturale de comunicație care să-l lege de restul Italiei unificate, așa cum Theba era legată de întregul Egipt prin Nil ; în al doilea rînd, prestigiul de dată recentă pe care îl cîștigase Torino nu putea rivaliza cu prestigiul mult mai vechi al galaxiei de orașe vestite din Italia.

Ar fi fost greu pentru italieni să facă o alegere din această mulțime de eventuali pretendenți la titlul de capitală a Italiei unificate dacă unul dintre ei nu ar fi posedat un prestigiu care în mod incontestabil întrecea în strălucire prestigiul tuturor celorlalți. Alegerea trebuia să cadă asupra Romei, deși în orice altă privință, cu excepția prestigiului, Roma reprezenta o alegere mai puțin potrivită pentru a fi capitală a Italiei moderne decît Torino. Roma fusese timp de un secol și jumătate, și anume pînă în 168 î.e.n., o capitală potrivită pentru Italia peninsulară, dar ea nu era o capitală potrivită pentru Italia modernă, după cum n-a fost potrivită nici pentru Imperiul roman între anii 168 î.e.n. și 324 e.n. Italia modernă cuprinde nu numai peninsula pînă la Apeninii de sud-est, ci și teritoriul continental dintre Apenini și Alpi, iar în Italia modernă această re-

giune este centrul de gravitate social. Jumătatea „dezvoltată" a Italiei moderne se întinde la sud-est doar pînă la Siena și Perugia, iar Roma e situată în mezzogiorno-ul [1] „în dezvoltare". Dacă balanța nu s-ar fi înclinat în favoarea Romei din cauza considerentelor de prestigiu, cel mai potrivit amplasament pentru capitala unei Italii moderne unificate ar fi fost, în toate celelalte privințe, fie Bologna, la poalele de nord ale Apeninilor, fie Florența, la poalele de sud, unde capitala a poposit scurt timp în perioada trecerii ei de la Torino la Roma.

Amplasarea capitalei Greciei moderne la Atena în 1834 a fost tot atît de inevitabilă ca și amplasarea capitalei Italiei moderne la Roma în 1870. În secolul al V-lea î.e.n., încercarea făcută de orașul-stat Atena de a-și impune supremația politică asupra restului lumii elenice a eșuat, dar, în cursul următoarelor capitole ale istoriei greco-romane, Atena a reușit să-și stabilească supremația culturală, iar monumentele durabile ale realizărilor ei arhitectonice, artistice și literare i-au conferit un prestigiu ce se dovedea încă puternic în 1834 și mai este puternic și în 1969. În plus, în secolul al XIX-lea, Atena, spre deosebire de Roma, putea concura la rolul de capitală și pentru alte considerente în afară de prestigiul moștenit de la un trecut glorios, dar foarte îndepărtat în acea vreme. Atena posedă un port natural excelent la Pireu, ceea ce reprezintă un capital valoros, și chiar indispensabil, pentru capitala unei țări formate dintr-o mulțime de insule și dintr-un teritoriu continental străbătut de munți care îl despart în compartimente izolate, ce cu greu pot fi legate între ele pe uscat, prin drumuri sau căi ferate.

În 1832, cînd independența Greciei a fost re-

[1] Mezzogiorno *(ital.)*: sud. — *Nota trad.*

cunoscută de către guvernul imperial otoman și s-a căzut de acord asupra vechii frontiere dintre regatul Greciei și Imperiul otoman, s-ar fi zis că Atena nu avea o poziție prea bună, ba că era chiar expusă, deoarece se afla foarte aproape de această frontieră, ce se întindea de la capătul golfului Preveza pînă la malul vestic al golfului Volos. Poporul grec trăia încă cu speranța, dealtfel îndreptățită, că va reuși, în cele din urmă, să încorporeze în Grecia independentă teritoriile continentale de la nord de vechea frontieră greco-turcă, unde populația greacă era majoritară. Aceste speranțe ale grecilor s-au împlinit chiar peste așteptări, în urma extinderii succesive a teritoriului Greciei continentale către nord și nord-est, în 1881, 1912—1913 și 1919. Cîmpiile Thessaliei și ale Macedoniei grecești sînt mai roditoare, străbătute de mai multe ape și, prin urmare, mai productive decît Peloponezul și insulele. Iar orașul Salonic, care a fost întotdeauna un nod important de comunicații maritime și terestre, a devenit, de asemenea, un important oraș industrial după ce a trecut de sub stăpînirea turcă sub stăpînirea greacă. Astfel, centrul de gravitate economic, ca și geografic al Greciei s-a mutat către nord între anii 1834 și 1969 și, prin urmare, în prezent, Atena, departe de a fi prea aproape de frontiera continentală a Greciei, se află mai curînd la prea mare distanță de ea. Într-adevăr, dacă prestigiul Atenei nu ar fi fost întărit printr-o lege datînd din 1834, privilegiul de a servi drept capitală a Greciei moderne i-ar fi putut fi disputat acum de Salonic.

Un exemplu curios de felul cum acționează prestigiul îl reprezintă soarta orașului „dintre trecători" Hsienyang, în apropierea malului stîng al fluviului Wei, care fusese capitala locală a statului Chin înainte ca acesta să fi unificat întreaga lume chineză sub stăpînirea sa.

Spre deosebire de unificarea Italiei de către piemontezi şi de reunificarea Egiptului de către thebani, unificarea Chinei nu a reprezentat o acţiune binevenită de eliberare, ci un act odios de subjugare. Romanii în Mediterana, englezii în India şi incaşii în Peru nu erau iubiţi de supuşii lor, dar stăpînitorii chin, ca şi mongolii, erau de-a dreptul urîţi de supuşii lor. Regimul chin era aspru, dictatorial şi pus pe schimbări; el a căutat să consolideze unitatea impusă prin forţa armelor cu ajutorul unor măsuri grabnice de uniformizare în diverse domenii ale vieţii sociale, menite să demonstreze existenţa unităţii şi care erau tot atît de vexatorii pentru chinezi cum a fost politica nazistă de *Gleichschaltung* pentru germani. În consecinţă, după moartea stăpînitorului chin, despotic şi crud, care a fost primul împărat al întregii Chine, Chin Shih Huang ti, regimul imperial Chin a fost curînd răsturnat de o răscoală generală; capitala sa, Hsienyang, a fost distrusă şi rasă de pe faţa pămîntului, iar China s-a dezmembrat din nou, în mod deliberat, într-un număr de state locale.

S-ar fi spus atunci că toate străduinţele de unificare ale făuritorilor de imperiu chin, culminînd cu realizarea supremă a lui Chin Shih Huang ti, eşuaseră; dar aceste aparenţe erau înşelătoare. Chin Shih Huang ti dăduse lumii chineze pace şi ordine şi, în ciuda preţului ridicat plătit pentru acest dar, valoarea lui rămînea nepreţuită pentru o societate frămîntată timp de cel puţin patru secole, pînă în anul 221 î.e.n., de războaie de o violenţă mereu crescîndă între statele locale. Această anarhie devenise intolerabilă pentru poporul chinez, mai ales că ameninţa să se permanentizeze. Astfel, experienţa istorică a poporului chinez a justificat pe deplin acţiunea de mînă forte a lui Chin Shih Huang ti, acordîndu-i unificatorului Chinei o victorie postumă mult mai strălucită decît toate victoriile pe care le-a obţinut în

timpul vieții sale. China unificată, dezmembrată în 209 î.e.n., a fost din nou unificată în 202 î.e.n., iar cel de-al doilea unificator, care a știut să procedeze cu mai mult tact, Han Liu Pang, și-a așezat noua sa capitală imperială, Chingchao, în ținutul ancestral al predecesorului său Chin, „Țara de dincolo de trecători". A așezat-o în apropierea fluviului Wei, cam în fața locului, acum devastat și pustiu, unde se aflase fosta capitală, Hsienyang.

Alegerea făcută de Han Liu Pang privind așezarea capitalei sale arată că prestigiul cîștigat de Chin prin acțiunea sa de unificare a Chinei reprezenta o forță mai importantă decît ura pe care o stîrnise prin brutalitatea cu care își înfăptuise opera. Han Liu Pang însuși nu era originar din Chin ; venea dintr-un district de pe coastă, la nord de gura fluviului Yangtzi, unde se află în prezent provincia Chian-su. Patriotismul local l-ar fi putut determina pe Han Liu Pang să-și așeze capitala imperială în districtul său natal, iar considerații de ordin practic privind aprovizionarea mai lesnicioasă cu mărfuri transportate pe apă ar fi venit în sprijinul acestei înclinații personale ; căci în această regiune se întîlnesc cîmpiile străbătute de cursurile inferioare ale fluviilor Yangtzi, Huei și Fluviul Galben și, de aceea, a fost construit mai tîrziu Marele Canal în această regiune. Pe cît era de dificil de aprovizionat capitala amplasată „între trecători", pe atît ar fi fost de ușor de aprovizionat o capitală imperială amplasată în Chian-su. Hotărîrea lui Han Liu Pang de a-și așeza, cu toate acestea, capitala imperială pe un teren din vecinătatea locului părăsit al orașului Hsienyang lasă să se presupună că el socotea sau, în orice caz, își dădea seama că poporul chinez socotea că regiunea ce fusese nucleul geografic al lui Chin, statul local care pentru prima oară unificase China din punct de vedere politic, con-

stituia, din această cauză, și amplasamentul cel mai potrivit pentru capitala Chinei reunificate.

Prestigiul moștenit de la Hsienyang a menținut capitala Imperiului chinez la Chingchao timp de peste două secole (202 î.e.n. — 23 e.n.) socotind de la fondarea capitalei Chingchao de către Han Liu Pang. Prestigiul combinat al orașelor Chingchao și Hsienyang a fost destul de puternic pentru a atrage din nou capitala imperială într-un loc, Changan, din imediata vecinătate a orașului Chingchao, pe același mal al fluviului Wei, după un interval de 566 de ani (23 e.n. — 589 e.n.). În 589 e.n., cînd, în cele din urmă, China a fost reunificată pentru a treia oară de către fondatorul dinastiei Sui. după ce fusese divizată începînd de la căderea dinastiei Han de est în anul 221 e.n., cu un scurt interval de reunificare, Changan a fost poziția aleasă pentru noua capitală imperială de către reunificatorul Sui al Chinei. Chiar după trecerea unei perioade atît de lungi. prestigiul acestui amplasament atîrna mai greu în balanță decît faptul că „Țara dintre trecători" era nepotrivită din două puncte de vedere de ordin practic : a) dificultatea de a transporta în amontele fluviului, prin cheile Fluviului Galben produsele aduse din restul Chinei și b) administrarea restului Chinei din acest colț izolat al subcontinentului. Dinastia Sui a avut o viață tot atît de scurtă ca și dinastia Chin, și pentru aceleași motive. Comportamentul său era brutal și neîndurător, așa încît era detestată și curînd a fost răsturnată. Changan însă nu a împărtășit soarta Hsienyangului. Changan nu a fost distrus și înlocuit apoi cu o nouă capitală în împrejurimi, ci a fost preluat de succesorii Tang ai dinastiei Sui.

Tot prestigiul a jucat un rol și în hotărîrea luată de dinastia Han de est de a-și așeza capitala la Loyang cînd a devenit stăpîna Chinei unificate, în anul 25 e.n. Loyang fusese capi-

tala dinastiei Chou începînd din anul 770 î.e.n. pînă în anii 256—249 î.e.n., cînd dinastia Chou a fost lichidată de regele de atunci din Chin, bunicul lui Chin Shih Huang ti. În cursul perioadei de peste 500 de ani cît a supraviețuit dinastia Chou la Loyang, domnitorii fuseseră niște *rois fainéants* [1], a căror suzeranitate asupra statelor locale din lumea chineză era doar nominală; ei au lăsat, totuși, moștenire Loyangului o aureolă de legitimitate și fără îndoială că acest capital psihologic imponderabil, cît și relativa accesibilitate a orașului au influențat dinastia Han de est atunci cînd a hotărît să-și așeze capitala imperială aici, în loc să revină la capitala dinastiei Han de vest „dintre trecători". Dacă la alegerea Loyangului dinastia Han de est a avut, într-adevăr, în vedere faptul că fusese vreme îndelungată reședința dinastiei Chou de est, atunci se poate presupune că și dinastia Chin a putut fi influențată anterior, cînd și-a amplasat capitala la Hsienyang, de faptul că în această „Țară dintre trecători" se aflase capitala dinastiei Chou. Înainte de 770 î.e.n., capitala dinastiei Chou fusese Hao (Chungchou), și acest oraș, la fel ca și Chingchao al dinastiei Han de vest și Changan al dinastiilor Sui și Tang, era amplasat la o mică distanță de Hsienyang, dar pe celălalt mal al fluviului Wei.

Și tot prestigiul a fost unul dintre considerentele care i-au determinat pe conducătorii britanici ai Indiei să-și transfere capitala de la Calcutta la Delhi. Prestigiul cîștigat de Calcutta prin faptul că fusese nucleul principal al Imperiului indian britanic nu putea rivaliza cu prestigiul mai vechi pe care Delhi îl acumu-

[1] *Rois fainéants* (fr.) — regi trîndavi. Nume dat în istorie ultimilor regi merovingieni, care au lăsat în întregime treburile Franței în seama funcționarilor de la Curte. — *Nota trad.*

lase în cele cinci secole — din secolul al XIII-lea e.n. pînă în secolul al XVII-lea inclusiv — în decursul cărora fusese principala capitală a unui mare număr de suverani musulmani care au domnit asupra celei mai mari părți a Indiei.

Prestigiul cîștigat de Constantinopol în cursul celor unsprezece secole (324—1453 e.n.) cît a fost capitala Imperiului roman a constituit unul dintre considerentele care i-au făcut pe osmanlii să scoată, în cele din urmă, acest pion din joc aproape un secol după ce Constantinopolul fusese încercuit de Imperiul otoman în expansiune. În momentul căderii Constantinopolului, Imperiul roman, ce se întindea pe vremuri de-a lungul întregului perimetru al Mediteranei, ajunsese o mică enclavă în jurul ultimei sale capitale, Constantinopol. După dezastrele suferite în 1071 și 1204 e.n., Imperiul roman de răsărit a dus o existență tot atît de jalnică ca și Imperiul Chou după nenorocirile ce s-au abătut asupra lui în 840 și 771 î.e.n.; totuși, în 1453 e.n., prestigiul Constantinopolului era încă considerabil, după cum era și prestigiul Loyangului în anul 25 e.n., cînd s-a instalat acolo dinastia Han de est.

În America Centrală, pe vremea cuceririi spaniole, capitala aztecilor, Tenochtitlan, se bucura de un asemenea prestigiu, încît spaniolii s-au hotărît să ridice pe ruinele ei capitala noii lor Spanii, Ciudad de Mexico din zilele noastre, în loc să fi guvernat America Centrală de la baza lor maritimă Vera Cruz, așa cum au procedat la început englezii, guvernînd India de la Calcutta. Promptitudinea cu care au acționat spaniolii, instalîndu-și sediul stăpînirii lor asupra Americii Centrale în interiorul regiunii, contrastează cu încetineala de care au dat comparativ dovadă englezii cînd și-au mu-

tat capitala de la Calcutta la Delhi. Prestigiul Tenochtitlanului trebuie să fi fost într-adevăr mare, dat fiind că, la data cuceririi teritoriului de către spanioli, făuritorii de imperiu azteci, care porneau la atac de la Tenochtitlan, avuseseră timp suficient ca să-şi atragă ura victimelor lor din America Centrală, dar nu se bucuraseră de răgazul necesar pentru a-şi putea desăvîrşi opera de construire a imperiului.

5. ALEGEREA CAPITALELOR PE CONSIDERENTE DE CONVENABILITATE

Termenul „convenabilitate" poate avea două înțelesuri cînd este folosit în legătură cu amplasarea unei capitale. Poate însemna convenabilitate în ceea ce privește condițiile de aprovizionare cu mărfuri din afară, precum și convenabilitate în legătură cu administrarea țării și menținerea securității. Importanța pe care o prezintă pentru o capitală accesibilitatea în privința importului de mărfuri a fost discutată în primul capitol al acestei cărți, iar în capitolul al 3-lea s-a arătat că orașele-capitale, ca și celelalte orașe, pot supraviețui numai atîta timp cît reușesc să-și plătească importurile cu exporturi de valoare echivalentă. Deși exportul unui oraș-capitală nu constă în produse fabricate sau în servicii comerciale și nu are deci caracter economic, orașul-capitală nu este, totuși, parazitar. Serviciile pe care o capitală imperială le aduce provinciilor în schimbul tributului lor sub formă de hrană și materii prime sînt de ordin administrativ și militar. O capitală imperială chineză, de exemplu, va importa orez și va exporta mandarini civili și militari. O capitală trebuie să aibă acces lesnicios la provincii și trebuie să fie lesnicios accesibilă pentru ele, și un amplasament care va fi potrivit pentru unul din aceste scopuri va corespunde, probabil, și celuilalt. Orezul ce intră și mandarinii ce ies pot fi trans-

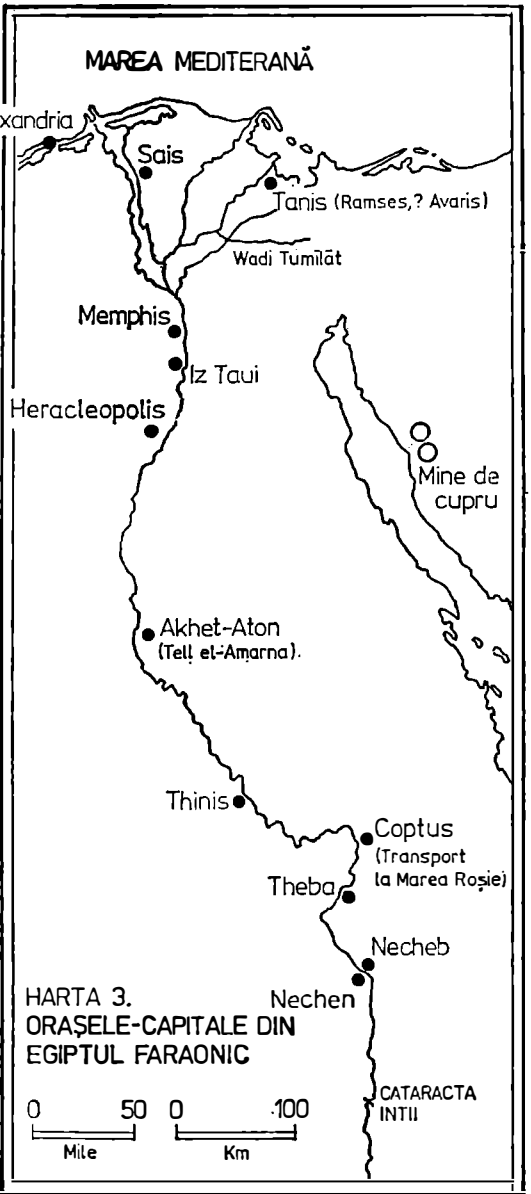
portați, în direcții opuse, pe aceleași canale și șalande.

În capitolul precedent ne-am ocupat de rolul pe care-l joacă în alegerea capitalelor prestigiul orașului. Capitalul psihologic acumulat de un oraș a determinat uneori menținerea sa drept capitală, deși în urma expansiunii statului respectiv devenise necorespunzător pentru acest scop. Considerente de prestigiu au dus la alegerea unui amplasament neconvenabil chiar în cazuri cînd nu se punea problema de a menține o capitală pe locul existent, ci de a hotărî între două noi amplasamente posibile. Aceste victorii ale prestigiului asupra convenabilității au fost ilustrate prin istoria orașului Roma. Prestigiul a făcut să fie menținută capitala Imperiului roman la Roma timp de aproape cinci sute de ani după ce Roma devenise necorespunzătoare acestui scop ; și mai bine de 2 000 de ani după ce, în urma victoriei repurtate la Pydna în anul 168 î.e.n., Roma devenise o putere permanentă, invincibilă în bazinul mediteranean, același prestigiu a acționat încă destul de puternic pentru a face ca Roma să fie în mod inevitabil aleasă drept capitală a Italiei moderne, cu toate că și pentru acest scop Roma a fost de la început nepotrivită și continuă să fie nepotrivită și după ce a fost capitala Italiei timp de un secol. Totuși, dacă din întîmplare sau ca rod al chibzuielii o capitală a fost odată amplasată într-un loc corespunzător, foarte rar s-a întîmplat, sau poate chiar niciodată, să fie mutată de acolo într-un loc mai puțin corespunzător, numai de dragul prestigiului acestui al doilea loc. Dimpotrivă, există un număr de cazuri cînd o capitală a fost mutată, mai devreme sau mai tîrziu, dintr-un loc aureolat de prestigiu, dar inadecvat, într-alt loc ce n-ar fi putut concura cu primul în ceea ce privește prestigiul, dar care îl depășea din punctul de vedere al poziției adecvate.

Un exemplu clasic de asemenea transfer îl

reprezintă mutarea, în cele din urmă, a capitalei Imperiului roman, de către Constantin cel Mare, de la Roma la „Noua Romă", pe locul ce fusese parțial ocupat de orașul colonial grec Byzantium. Imperiul roman fusese un imperiu circummediteranean și, în competiția pentru ocuparea rolului de capitală a unui imperiu cu o asemenea structură geografică, s-ar părea că Byzantium suferea și el de unul dintre handicapurile Romei. În timp ce Roma e situată prea departe spre apus, s-ar putea spune că în aceeași măsură Constantinopol e situat prea departe spre răsărit.

Baza puterii unui imperiu circummediteranean o constituie în mod necesar supremația navală în apele Mediteranei. Roma i-a smuls Cartaginei această supremație în primul război punic; și această realizare navală a fost factorul care i-a oferit Romei posibilitatea de a-și stabili ascendentul politic asupra întregului perimetru al Mediteranei în decurs de mai puțin de un secol după ce devenise puterea supremă navală în această mare înconjurată din toate părțile de uscat. Totuși, după criterii navale, nici Roma și nici Constantinopol nu aveau poziția cea mai bună pentru capitala unui imperiu maritim circummediteranean. Dacă i s-ar fi cerut unui ofițer de marină să aleagă amplasamentul unei astfel de capitale, fără îndoială că ar fi ales o poziție de unde să poată avea controlul asupra unuia dintre cele două culoare maritime ce leagă între ele bazinul de răsărit și cel de apus al Mediteranei — de preferință asupra ambelor. Cel mai îngust dintre aceste două culoare, între Sicilia și Italia, poate fi ținut sub control fie de la Messina, fie de la Reggio di Calabria; culoarul mai lat, care desparte Sicilia de Africa de nord-vest, poate fi controlat fie din Lilybaeum, fie de la Cartagina. Ambele culoare pot fi ținute sub control în același timp, dar de la o distanță ceva mai mare de la Siracusa, pe coasta de răsărit a



HARTA 3.
ORAȘELE-CAPITALE DIN EGIPTUL FARAONIC

Siciliei, sau din Palermo, pe coasta de nord a insulei, sau, cel mai bine, din Valletta, de pe insula Malta. Dintre aceste șapte orașe — toate capitale potențiale ale unui imperiu maritim circummediteranean —, două, și anume Siracusa și Cartagina, au concurat într-adevăr pentru această supremație politică, iar dintre aceste două, Cartagina ar fi putut învinge Roma, deși, după ce Cartagina pierduse supremația pe mare, se putea anticipa care avea să fie concluzia, pe care chiar geniul și cutezanța lui Hannibal nu aveau s-o poată modifica, nici prin cele mai strălucite operații pe uscat, căci situația fusese deja decisă pe mare. Cartagina stăpînise jumătatea de sud-vest a bazinului apusean al Mediteranei timp de aproape 350 de ani, pînă la înfrîngerea ei în primul război punic. Siracusa fusese un moment stăpînă pe Adriatica și hărțuise după bunul său plac unele dintre orașele-state etrusce de pe coasta de nord-vest a Italiei peninsulare în al doilea deceniu al secolului al IV-lea î.e.n. Roma însă avea să cîștige victoria finală în această luptă pentru supremația maritimă, deși din punct de vedere naval era mai puțin favorabil amplasată decît Cartagina sau Siracusa.

Dacă locul pentru ultima capitală a Imperiului roman ar fi fost determinat numai, sau în cea mai mare parte, de considerente de ordin naval, Cartagina sau Siracusa, și nu Byzantium, ar fi trebuit să ia locul Romei. Probabil însă că Constantin nu era preocupat de problema supremației navale atunci cînd a ales amplasamentul noii capitale imperiale. Constantin considera, desigur, că Roma avea asigurată stăpînirea navală a Mediteranei, deoarece nu mai fusese contestată timp de aproape patru sute de ani, din anul 67 î.e.n., cînd Pompei îi zdrobise pe îndrăzneții pirați cilicieni. Considerentele pe care își întemeia Constantin alegerea erau, probabil, de ordin demografic, economic și cultural, și sub aceste trei aspecte

cele două jumătăți ale Mării Mediterane nu cîntăreau la fel de greu în balanță, cum ar fi fost cazul dacă Constantin ar fi judecat după criterii navale.

Sub aceste aspecte, Levantul a avut o preponderență hotărîtoare asupra Ponentului (cum era denumit bazinul apusean al Mediteranei în nomenclatura geografică medievală a Apusului), începînd din zorile civilizației și pînă după începutul celui de-al doilea mileniu al erei noastre. În consecință, era inevitabil ca, atunci cînd sediul guvernului Imperiului roman a fost, în cele din urmă, mutat de la Roma, să fie transferat undeva în Levant, iar nu în Africa de nord-vest sau în Sicilia. Iar după ce sfera alegerii a fost restrînsă la teritoriul Levantului, amplasamentul inevitabil se afla undeva pe malurile mărilor înguste ce-și croiesc drum între Asia de sud-vest și peninsula europeană a continentului eurasian și care leagă Mediterana de principala sa mare anexă, Marea Neagră, printr-o cale de apă continuă.

Contemporanii greci i-au atribuit lui Iulius Caesar intenția, iar contemporanii săi romani l-au acuzat că ar fi avut intenția să transfere capitala Imperiului roman de la Roma la Alexandria din Troada sau chiar la Troia — două amplasamente ce dominau strîmtoarea Hellespont (Dardanele) de pe țărmul Anatoliei ; iar Horațiu, într-un pasaj dintr-o odă (Ode III, 3, r. 57—72), lasă să se înțeleagă că și pe Augustus l-ar fi încercat aceeași idee. Pe țărmul european al Dardanelelor, unul dintre succesorii lui Alexandru cel Mare, Lysimachos, construise în peninsula Gallipoli (Chersonesul trac) o capitală imperială numită Lysimachia, după numele său, pentru imperiul de scurtă durată care între anii 301 și 281 î.e.n. a unit Anatolia cu jumătatea de răsărit a Peninsulei Balcanice. Trei secole mai tîrziu, după ce Augustus rotunjise dominioanele Imperiului roman din sud-estul Europei, extinzîndu-le pînă la malul

sudic al Dunării, Bosforul luase locul Dardanelelor în ceea ce privește locul cel mai favorabil pe unde se putea face traversarea între Asia și Europa. Predecesorul lui Constantin, Diocletian, guvernase imperiul de la Nicomedia (Izmit), așezată în fundul golfului ce poartă numele acestui oraș. Optînd pentru Byzantium, Constantin a ales un loc ce se afla nu numai în apropierea Bosforului, ca Nicomedia, ci chiar pe țărmul acestei artere maritime.

Despre admirabilele condiții naturale de care dispune portul Byzantium și ușurința cu care putea fi aprovizionat cu cereale din Ucraina și din Egipt am vorbit mai sus. Avantajele strategice ale Constantinopolului atît asupra Nicomediei, cît și asupra Troadei și Romei vor fi examinate în capitolul următor. De menționat doar, în contextul de față, că așezarea Constantinopolului era convenabilă și ca centru de administrare a unui imperiu ce cuprindea o parte sau toate regiunile ce înconjurau Mediterana. Curierii și funcționarii puteau circula între provincii și Constantinopol cu mai multă ușurință decît între provincii și Roma, căci Constantinopol era un port maritim la țărmul a două mase de uscat, Europa de sud-est și Anatolia, pe cînd Roma era inaccesibilă pentru vase maritime și se afla așezată pe o peninsulă izolată de masa de uscat a Europei continentale prin barierele succesive ale munților Apenini și Alpi. În plus, provinciile importante ale Imperiului roman erau cele din Levant, iar Constantinopol se afla mult mai aproape de acestea decît Roma.

Convenabilitatea Constantinopolului, precum și prestigiul pe care-l acumulase în decurs de unsprezece secole îl făceau să apară în ochii osmanliilor [1] ca un giuvaer de preț, la care rîv-

[1] Denumiți astfel după Osman I (1288—1326) sau Otman, fondatorul Imperiului turc în 1304. — *Nota trad.*

neau încă din anul 1353, de la data primei lor așezări pe pămîntul european, pe țărmul trac al Dardanelelor. Statul otoman fusese la început un mic principat turc, ca alte peste patruzeci de principate asemănătoare ce s-au format în Anatolia pe fostele teritorii ale Imperiului roman de răsărit și ale Sultanatului turc selgiucid din Rumelia. După ce au traversat Dardanelele, osmanliii au cucerit în decurs de unsprezece ani o întindere atît de mare de teritoriu european, încît centrul de gravitate al dominioanelor lor în expansiune s-a mutat din Asia în Europa și, în consecință, și-au transferat capitala de la Bursa (Prusias), primul oraș important cucerit, la Adrianopole. Aici se aflau călare pe liniile de comunicație ale Constantinopolului cu restul lumii, dar, atîta vreme cît Constantinopolul însuși rămînea necucerit, această enclavă, rămășiță a teritoriului roman de răsărit, care se afla acum înconjurată din toate părțile de Imperiul otoman, îi împiedica pe osmanlii să călătorească între dominioanele lor europene și cele asiatice pe drumul cel mai scurt, traversînd Bosforul, ei trebuind să folosească ruta ocolită prin Dardanele. În 1453, cînd sultanul Mahomed al II-lea a cucerit Constantinopolul, aceasta a reprezentat pentru Imperiul otoman achiziționarea unei capitale de unde Imperiul roman fusese administrat cu ușurință de împăratul Justinian I într-o perioadă cînd aria Imperiului roman a fost aproximativ identică cu cea a Imperiului otoman în perioada sa de maximă expansiune.

Pentru orice imperiu ce unește Europa de sud-est cu segmentii asiatici și africani ai Levantului, Constantinopolul reprezintă o capitală oarecum obligatorie ; și deoarece a reușit să obțină acest trofeu, Mahomed al II-lea a fost gratificat, dintre toți sultanii otomani dinaintea lui și de după el, cu titlul de „Cuceritorul" prin excelență. În termeni de mile pătrate, toate cuceririle lui Mahomed al II-lea, inclusiv

Peloponezul, Imperiul Trapezunt și principatul Karaman, adunate la un loc, dau o cifră mult mai mică decît cea la care se ridică cuceririle în Europa ale predecesorului său din secolul al XIV-lea, Murad I, și cuceririle din Asia și Africa ale succesorului său din secolul al XVI-lea, Selim I. Totuși, în ochii turcilor otomani, cucerirea Constantinopolului a întrecut în valoare toate cuceririle otomane anterioare și ulterioare. Pentru osmanlii, Constantinopol era „Orașul", așa cum fusese și pentru romanii din răsărit. De fapt, actualul nume turcesc al Constantinopolului, „Istanbul", este compus din trei cuvinte grecești dorice care înseamnă „către oraș". Nici o altă precizare nu mai era necesară, căci Constantinopol trecea drept *Orașul* fără seamăn.

Care n-ar fi fost mirarea lui Mahomed Cuceritorul dacă la 29 mai 1453 i s-ar fi spus că peste 470 de ani orașul care pentru el și pentru toți osmanliii generației sale însemna împlinirea visului suprem avea să fie considerat de către descendenții lor ca o moștenire apăsătoare, o pacoste, iar capitala statului turc otoman, pe care Cuceritorul o transferase în acea zi de la Adrianopol la Constantinopol, avea să fie strămutată de către un ghazi [1] osmanliu nici măcar din stirpea lui Osman de la Constantinopol într-un loc din Anatolia care nu se afla înăuntrul nucleului inițial al statului otoman, ci era situat și mai departe spre răsărit. Astăzi, Ankara, și nu Istanbul, este capitala Republicii Turcia, cel mai tînăr dintre numeroasele state-succesoare ale Imperiului otoman. Am arătat mai sus că această alegere a fost în parte determinată de prestigiul cîștigat de Ankara ca stat-major al frontului mișcării eroice de rezistență turce din 1919—1922. Alegerea An-

[1] (în arabă : ghaza = a lupta) Titlu de onoare dat conducătorilor musulmani, în special celor care luptau împotriva nemusulmanilor. — *Nota trad.*

karei a fost însă în parte determinată şi de considerente de convenabilitate şi de ordin psihologic.

Imperiul otoman, ca şi Imperiul roman înaintea lui, a atins apogeul după ce a luat în stăpînire o peninsulă europeană, dar a sfîrşit, ca şi Imperiul roman, ca un stat în Anatolia, cu un cap de pod de proporţii reduse pe malul european al strîmtorilor ce leagă Mediterana de Marea Neagră. Ghaziul Kemal Mustafa Atatürk a implantat în mod deliberat capitala statului-succesor turc al Imperiului otoman în inima teritoriului anatolian pe care îl mai deţinea şi unde se afla viitorul ţării. A aşezat noua capitală în afara limitelor nucleului iniţial din Anatolia de nord-vest al Imperiului otoman, vrînd să arate prin aceasta că noua Turcie era patrimoniul naţional comun al întregii populaţii, care acum era în mod predominant turcă ; exista, de asemenea, un considerent de ordin istoric care l-a determinat să arate acest lucru în mod limpede printr-un act simbolic frapant. Marea majoritate a populaţiei turce din Anatolia nu este de origine osmanlie, ci descinde din populaţiile turce din celelalte principate turceşti din Anatolia, pe care turcii otomani le-au cucerit în secolele al XIV-lea şi al XV-lea cu mîna stîngă, în timp ce cu mîna dreaptă cuceream popoarele neturce din sud-estul Europei. Timp de aproape cinci secole, turcii anatolieni neosmanlii au fost, ca şi grecii, bulgarii şi sîrbii, supuşii „turcilor osmanlii". E adevărat că turcii din Anatolia au avut mai puţin de suferit decît supuşii creştini ce se găseau în aceeaşi situaţie, deoarece turcii din Anatolia erau musulmani sunniţi, iar în Imperiul otoman sunna era religia de stat. Pe de altă parte, sub regimul imperial otoman, turcii sunniţi nu erau privilegiaţi faţă de coreligionarii lor arabi, kurzi, lazi şi albanezi. Transferarea capitalei de la Istanbul la Ankara voia să însemne pentru turcii din Ana-

tolia că încetaseră de a mai fi supuși otomani și că deveniseră cetățeni ai unui stat național turc.

Astfel, după ce Constantinopol a fost o capitală imperială timp de aproape șaisprezece secole, în secolul al XX-lea e.n. a revenit la rolul relativ minor pe care l-a jucat Byzantium înainte de secolul al IV-lea. Orașul care ocupă această poziție nu poate pierde, bineînțeles, avantajele topografice cu care a fost înzestrat de natură. Întotdeauna va exista portul, cu un minunat bazin natural, la ieșirea din Bosfor în Marea de Marmara, după cum întotdeauna va reprezenta punctul terminal european cel mai potrivit pentru trecerea din Europa în Asia. Datorită acestei situații, populația și zona construită din Istanbul sînt mai mari în 1969 decît au fost vreodată. Dar, ca și Byzantium grec preconstantinopolitan, Istanbulul din zilele noastre nu mai este decît atît : un important port, un centru de afaceri și un punct de traversare, nu mai e capitala unui imperiu, nici măcar a unui imperiu de dimensiunile minuscule la care ajunsese Imperiul roman de răsărit în 1453.

Strămutarea capitalei Turciei de la Istanbul la Ankara poate fi comparată, în anumite privințe, cu transferarea capitalei Indiei britanice de la Calcutta la Delhi, a capitalei Braziliei de la Rio de Janeiro la Brasilia și cu implantarea capitalei Noii Spanii pe locul capitalei rase de pe fața pămîntului a Imperiului aztec, Tenochtitlan. În toate aceste cazuri, strămutarea s-a făcut în puncte de interior, dîndu-li-se preferință față de amplasamente de la marginea țării ; iar guvernul britanic din India, ca și guvernul naționalist al Turciei, voia să demonstreze prin transferarea capitalei că statul era patrimoniul locuitorilor săi autohtoni. În cazul de față, diferența constă în faptul că capitala Turciei a fost strămutată dintr-un oraș care-și cîștigase prestigiul într-un îndelungat

capitol al istoriei sale preturce într-unul al cărui prestigiu era de dată recentă, ca rezultat al unei acțiuni glorioase a turcilor, pe cînd capitala Indiei a fost transferată dintr-un oraș al cărui prestigiu era legat de regimul britanic într-unul care dobîndise prestigiu în capitolul prebritanic al istoriei sale.

În Mexic, noul oraș ridicat pe țărmul mării de spanioli, Vera Cruz, n-a concurat niciodată cu așezarea Tenochtitlanului ca sediu al viceregelui Noii Spanii. Implantînd de la început capitala Noii Spanii în interior, cuceritorii spanioli au fost, probabil, influențați de convenabilitatea amplasamentului, precum și de prestigiul moștenit ca urmare a rolului de capitală pe care-l avusese în Imperiul aztec ; în acest caz însă, e cert că cuceritorii nu intenționau să-i asigure prin această alegere pe autohtonii subjugați că țara le aparține. Ciudad de Mexico a devenit creuzetul unei noi națiuni mexicane, în care cuceriții și cuceritorii au fuzionat prin comunitatea de religie, care a deschis calea căsătoriilor mixte. Această fericită reconciliere nu a fost însă opera regimului colonial spaniol din Mexic, ci a unui autohton convertit la creștinism, care a convins autoritățile ecleziastice de autenticitatea unor viziuni avute pe dealul de la marginea orașului Ciudad de Mexico, pe culmea căruia se înalță acum un altar în cinstea Fecioarei din Guadalupe.

Cît despre strămutarea capitalei Braziliei, în 1960, de la Rio de Janeiro la Brasilia, nici un fel de prestigiu nu atîrna în balanță în favoarea noii capitale, căci a fost amplasată într-un loc unde nu existase niciodată pînă atunci o așezare omenească. Amplasarea capitalei în interiorul țării a avut loc cu un scop tot atît de bine determinat ca și în cazul noilor capitale ale Turciei și Indiei britanice, de data aceasta însă scopul urmărit nu era de a face populația să simtă că țara îi aparține. În 1955,

la data cînd s-a luat hotărîrea de a construi Brasilia, vastele întinderi din interiorul Braziliei erau încă practic nelocuite. Brasilia a fost amplasată mult dincolo de marginea interioară a zonei în care se aflau pe vremea aceea așezări, scopul implantării noii capitale a țării într-un ținut sălbatic fiind de a atrage populația în interior. În Brazilia era nevoie de un asemenea stimulent, căci, spre deosebire de Statele Unite, aici coloniștii din Lumea Veche se opriseră la o mică distanță de coasta Atlanticului, în loc să-și croiască drumuri aventuroase spre interiorul țării pentru a cuceri Vestul. Cele mai importante organe ale orașului Brasilia sînt tentaculele ei, în special lungile șosele ce leagă această nouă capitală politică a Braziliei de capitala ei industrială și comercială, São Paulo, și de Belem, portul de la gura brațului cel mai sudic al deltei fluviului Amazon. Volumul traficului pe această șosea exprimă în ce măsură a avut succes politica atît de controversată de implantare a unei noi capitale, cu cheltuieli foarte ridicate, într-o țară a nimănui. În 1969, traficul s-a ridicat la un nivel care a justificat inițiativa îndrăzneață și plină de imaginație a fondatorului Brasiliei, președintele Kubitschek, în „ekistică" : arta de a planifica așezări omenești.

Cu prilejul strămutării capitalei Franței de la Laon la Paris și a capitalei Angliei de la Winchester la Londra, prestigiul pe care l-a căpătat noua capitală, asemenea Ankarei, datorită unui eroism de dată recentă, a fost întărit, la alegerea noului amplasament, și în aceste două cazuri de considerente de convenabilitate. Nici Paris și nici Londra nu se află atît de aproape de centrele geografice ale țărilor ale căror capitale respective au devenit, ca Ankara, Delhi sau Mexico. Totuși, Parisul și Londra ocupă fiecare o poziție-cheie în rețeaua de comunicații naturale ale țărilor lor.

Parisul încalecă fluviul Sena ceva mai jos de confluența lui cu fluviul Marna și imediat deasupra confluenței cu fluviul Oise. Trei căi de apă converg astfel spre Paris sau, pentru călătorii în amonte, se deschid în evantai de la Paris. În plus, Parisul, ca și Roma, a fost atras anume în locul pe care îl ocupă datorită existenței, în acest punct al fluviului, a unei insule în mijlocul apei, care înlesnește construirea de poduri în acest loc. Poziția-cheie a Parisului în rețeaua de comunicații a Galiei a fost descoperită de Iulius Caesar cînd a fost trimis aici pentru a o elibera de cotropitorii săi de dincolo de Rin. Pentru dirijarea acestor operații, Iulius Caesar și-a stabilit la Paris cartierul său general și o clădire care ar putea să fi fost reședința lui se mai află încă în Parisul din 1969.

Așezarea Londrei pe Tamisa, ca și a Parisului pe Sena, are o trăsătură comună cu așezarea Romei pe Tibru. Londra, ca și Roma, se află situată la punctul cel mai de jos al fluviului unde e posibilă construirea de poduri. În plus, toți călătorii și toate mărfurile transportate în orice direcție pe calea maritimă cea mai scurtă, adică prin strîmtoarea Dover, între continentul euroasian și orice parte a insulei Britania la nord de Tamisa trebuie să traverseze Tamisa pe podul Londrei — sau, în zilele noastre, pe unul dintre numeroasele poduri care leagă cele două maluri ale Tamisei în cuprinsul Londrei, devenită o megalopolis prin „ieșirea ei din oraș" (expresia atît de grăitoare a lui Cruikshank). Amplasamentul Londrei nu se află în ținuturile de mijloc ale Angliei (Midlands); totuși, e un amplasament mai convenabil pentru capitala Angliei decît Tamworth, orașul relativ mic și obscur care era pe vremuri capitala Merciei; amplasamentul Londrei era, de asemenea, mult mai convenabil decît cel al Winchesterului, orașul care fusese capitala Wessexului. Mercia și Wessex

au fost cele două state succesoare locale engleze ale Imperiului roman în Britania, aflate în concurență pentru a deveni nucleul unui nou stat, în care fostul teritoriu roman din Britania urma să fie reunit. Una din cauzele pentru care Tamworth nu este astăzi capitala Angliei a fost că Mercia a pierdut competiția, dar motivul pentru care Winchester nu a ajuns capitala țării este că, în cele din urmă, competiția a fost cîștigată de Wessex. După ce Anglia a fost unificată din punct de vedere politic în urma expansiunii Wessexului, ca rezultat al contraofensivei sale victorioase împotriva invadatorilor danezi ai insulei, capitala acestui stat local periferic, devenit acum regatul Angliei, era prost plasată pentru a servi drept capitală unei Anglii unificate. Winchesterul lui Alfred și Torino-ul lui Victor Emmanuel (I al Italiei) au avut aceeași soartă ironică, dar inevitabilă. Succesul unui stat local care a reușit să unifice întreaga țară a scos din funcțiune tocmai capitala istorică a acestui stat.

La scara mai mare a Asiei, amplasarea Patnei (Pataliputra) în bazinul Gangelui reprezintă un pandant al amplasării Parisului în bazinul Senei. Patna se află, ca și Parisul, la confluența unor fluvii ce sînt căi naturale de trafic. Fluviile care converg către Patna sînt Jamna, Gangele, Gogra și Son. Patna oferă o poziție naturală pentru capitala unei Indii de nord unificate, așa cum Parisul are o poziție ideală pentru capitala unei Franțe de nord unificate ; și atît în Franța, cît și în subcontinentul indian, unificarea politică a Nordului este în măsură să ducă la unificarea întregii țări. Patna a fost, de fapt, capitala celei mai mari părți a Indiei în cursul a două perioade din istoria ei. Chandragupta, fondatorul dinastiei Maurya, a început, poate, prin a pune stăpînire pe teritoriile din bazinul Indusului cucerite de Alexandru cel Mare, dar nu prea bine ținute în mînă după moartea acestuia ; lovi-

tura care l-a făcut însă pe Chandragupta stăpînul întregii Indii de nord a fost cucerirea Magadhei (Bihar), statul nord-indian a cărui capitală era Patna, în anul 322 î.e.n. Şase secole şi jumătate mai tîrziu, cînd dinastia Gupta a reeditat această acţiune de unificare politică a Indiei de nord, nu a mai avut nevoie să înceapă prin a pune stăpînire pe Magadha, deoarece ei se aflau deja instalaţi acolo, cu capitala la Patna. Astfel, Patna a fost capitala imperială a celei mai mari părţi a subcontinentului indian în două ocazii cînd unificarea a fost realizată de indieni.

Patna este, într-adevăr, singurul loc ce prezintă o alternativă firească faţă de Delhi pentru amplasarea unei capitale a întregii Indii, şi atunci cînd stăpînitorii britanici ai Indiei au hotărît să-şi mute capitala de la Calcutta în interiorul ţării, ar fi putut alege Patna dacă Delhi nu ar fi jucat la o dată mai recentă rolul istoric al Patnei. În anul 1912 e.n., Delhi devenise un candidat mai puternic; acumulase prestigiu nu numai pentru că servise neîntrerupt drept capitală a Indiei din anul 993—994, adică de la data cînd trecuse din mîinile hinduşilor în mîinile musulmanilor. Delhi putea concura cu Patna şi din punctul de vedere al convenabilităţii amplasamentului său. Delhi se află pe malul drept al afluentului Gangelui, Jamna, în punctul unde bazinul Gangelui şi bazinul Indusului se apropie cel mai mult unul de altul. Este semnificativ că în cursul celor trei secole dinaintea anului 993—994, cînd Delhi a devenit capitală imperială pentru prima oară, două alte oraşe din aceeaşi regiune — Sthanesvara şi apoi Kanaudj — avuseseră deja acest rol.

S-a arătat mai înainte că, atunci cînd Egiptul faraonilor a fost reunificat din punct de vedere politic pentru a treia oară, aproximativ în anul 1570 î.e.n., Theba, capitala ţinutului de sus al Egiptului, care înfăptuise această unifi-

care, a fost recompensată prin menținerea ei timp de aproape două secole drept capitală a întregului Egipt, ceea ce a reprezentat însă o excepție față de regula generală a istoriei instituționale egiptene. Nucleul de unde pornise de fiecare dată unificarea Egiptului se afla în sud, iar unificarea țării fusese urmată de strămutarea capitalei într-o poziție mai centrală a lumii egiptene. A doua unificare, care a fost înfăptuită aproximativ în anul 2052 î.e.n., a fost realizată, ca și cea de-a treia, de către un prinț local theban, dar în primul caz capitala a fost mutată de la Theba într-un oraș nou, construit anume pentru acest scop și care era așezat pe cursul inferior al Nilului, la cîteva mile mai sus de Memphis. Memphisul și succesoarea sa, Iz-Taui („cuceritorul celor două țări"), erau amplasate ceva mai sus de locul unde Nilul se desface într-un număr de brațe ce se întind în evantai și formează delta.

Acesta este centrul natural al sistemului de comunicații al Egiptului și din această cauză capitala Egiptului a fost amplasată la Memphis atunci cînd, la începutul celui de-al patrulea mileniu î.e.n., a avut loc prima unificare politică a Egiptului. De data aceasta, ținutul sudic care a realizat unificarea nu a fost Thebais ; capitalele lui gemene, Nekheb și Nekhen, se aflau una în fața celeilalte, de ambele părți ale Nilului, într-un loc din extremul sud, între Theba și baza cataractei întîi. După ce prinții locali de la Nekheb-Nekhen au unificat Egiptul sub domnia lor, și-au mutat capitala în josul fluviului, la început la Thinis și apoi la Memphis. Thinis era un loc potrivit. Fiind mai aproape decît Nekheb și Nekhen de mijlocul văii inferioare a Nilului, nu se afla, totuși, mai departe decît ele de locul unde un cot al cursu-ui fluviului către răsărit îl apropie, mai mult decît oriunde în altă parte în Egiptul de sus, de țărmul apusean al Mării Roșii, iar de la Coptus, așezat la acest cot pe malul de est al Nilului,

există un drum ce duce din valea Nilului la un port de la Marea Roşie de unde stăpînii Thinisului puteau să ajungă pe mare la minele de cupru din partea de vest a peninsulei Sinai. Totuşi, avantajele topografice ale Thinisului erau întrecute de cele ale Memphisului, căci o capitală a Egiptului aşezată în capul deltei nu numai că este mai bine amplasată decît Thinis, dar ea dispune şi de o linie mai bună de comunicaţii, de-a lungul lui Wadi Tumilat, cu portul Suez de la Marea Roşie. În consecinţă, faraonii care au fondat Regatul vechi nu şi-au menţinut capitala la Thinis, după ce o mutaseră aici de la Nekheb-Nekhen, ci au mutat-o din nou la Memphis. Capitala regatului unit al Egiptului a rămas apoi la Memphis, pînă ce Regatul vechi al Egiptului a început să decadă şi s-a destrămat.

Spiritul pătrunzător de care au dat dovadă faraonii egipteni, făuritori de imperii, în identificarea avantajelor topografice este remarcabil : căci, după cum am mai arătat în repetate rînduri, Egiptul era singura ţară din lume pe care, înainte de inventarea tracţiunii cu abur, natura o făcuse în întregime accesibilă din orice parte a ei, datorită faptului că o înzestrase atît cu un vînt preponderent din nord, cît şi cu un fluviu ce curge înspre nord. Spre deosebire de înlesnirile furnizate Egiptului de natură în ceea ce priveşte comunicaţiile dintre Egiptul de sus şi cel de jos, aceasta nu a oferit mijloace asemănătoare de comunicaţii între China de nord şi cea de sud. În China, după cum s-a mai arătat, principalele fluvii curg toate de la apus la răsărit, iar „Ţara dintre trecători" este izolată de tot restul Chinei printr-un lanţ de munţi străpuns de cheile Fluviului Galben. S-ar putea deci presupune că chinezii ar fi fost mai dispuşi decît egiptenii să adapteze structura instituţională a Chinei unitc caracteristicilor naturale potrivnice ale subcontinentului unde soarta îi aşezase. Elementul caracteristic consta anume

în faptul că sursa de aprovizionare a capitalei Chinei unite era Sudul, după ce Sudul fusese încorporat din punct de vedere politic în Imperiul chinez și fusese dezvoltat sub aspect economic de către chinezii statorniciți aici și de către autohtoni, care au adoptat modul de viață chinez. După ce s-a obținut acces la China de sud, ea a devenit „castronul cu orez" al întregii Chine și s-ar fi putut crede că făuritorii de imperiu chinezi aveau să-și așeze capitala imperială în sud, acolo unde se afla rezervorul de orez, întrucît China, spre deosebire de Egipt, nu fusese înzestrată de natură cu mijloace de comunicație gata făcute între toate regiunile țării. În plus, problema comunicațiilor era mult mai complicată pentru o Chină unită decît pentru un Egipt unit, deoarece China este incomparabil mai mare decît Egiptul. Cu toate acestea, chinezii nu au făcut niciodată de bună voie concesii naturii vitrege din subcontinentul lor.

Am arătat mai sus că orașul Nanking („Capitala din Sud") din centura de orez a bazinului Yangtzi a ajuns capitala Chinei unite numai de două ori în decursul celor douăzeci și două de secole cînd China a fost unită pe plan politic în cea mai mare parte a timpului, și de fiecare dată, doar pentru scurt timp. În tot restul timpului, în afara acestor două scurte intervale, capitala Chinei unite a fost așezată undeva în nord, și uneori pentru perioade îndelungate, în izolata „Țară dintre trecători". În loc de a se acomoda naturii, chinezii au învins natura, creînd un gigantic sistem de căi de apă interioare pentru transportarea orezului în capitalele din nord : Changan, Loyang, Kaifeng, Peking. Capitalele chineze amplasate, așa cum ar fi fost indicat, în centura de orez au fost toate doar orașe de refugiu, adăpostind guverne care inițial conduseseră întreaga Chină dintr-o capitală amplasată, în ciuda oricărei rațiuni, în nord. Guvernele chineze imperiale migrau către sud numai cînd China de nord era cucerită

de cotropitori barbari veniți din stepa euroasiană sau din pădurile Manciuriei. Aceste guverne refugiate în China de sud se simțeau acolo în exil. Ele duceau dorul Nordului pierdut și duceau dorul zilei — care nu venea niciodată — în care aveau să elibereze Nordul și să se mute înapoi în capitala lor de origine. Noua lor capitală din sud o tratau ca pe un campament temporar; și, cu toate că își dădeau probabil seama că migrînd, sub imperiul forței majore, ajunseseră într-o țară a belșugului, cu ogoare de orez la porțile capitalei lor provizorii, nu găseau, totuși, nici o consolare în acest prozaic avantaj economic.

Cînd un număr de state locale ajungeau să fie unificate într-un singur stat, metoda prin care această unificare se realiza era, de obicei, cucerirea pe calea armelor. Unul dintre statele locale le cucerea și le subjuga pe celelalte. În acest caz, așezarea capitalei noului stat unificat era hotărîtă, bineînțeles, de guvernul statului local care impusese unificarea prin forță. Acest guvern putea să-și mențină, dacă dorea, propria capitală locală drept capitală a statului mai mare pe care îl crease, după cum putea să-și transfere capitala într-un loc, la alegerea sa, care i s-ar fi părut a fi un centru mai potrivit pentru administrarea dominioanelor sale lărgite. În Egiptul faraonilor, după cum s-a văzut, fondatorii Regatului vechi și ai Regatului mijlociu au preferat să-și mute sediul guvernului pe cursul inferior al fluviului; fondatorii Regatului nou au preferat însă să rămînă la Theba, care fusese capitala statului local devenit regat prin extindere, deși acesta ajunsese să includă, pe lîngă Egiptul de sus, și Egiptul de jos, iar în cele din urmă și Siria și Nubia. Alegerea făcută în acest caz de către făuritorii de regat s-ar putea să apară ca fiind greșită și, în orice caz, arbitrară; dar, oricum, era o alegere ușor de făcut, întrucît depindea de voința unei sin-

gure stăpîniri, care putea să-şi impună hotărîrea supuşilor săi.

Alegerea amplasamentului pentru capitala unei uniuni de state locale e mai dificilă atunci cînd alegerea urmează a se face prin consimţămînt comun, şi aceasta a fost situaţia în cazurile cînd unificarea nu a fost impusă, ci s-a făcut de bunăvoie. Unul din aceste cazuri a fost deja discutat, şi anume unificarea de bunăvoie, între anii 1859 şi 1870, a statelor locale în care fusese anterior împărţită Italia. După cum s-a mai spus, Italia a avut norocul să posede printre numeroasele sale oraşe renumite un oraş a cărui preeminenţă era indiscutabilă : Roma, şi în mod firesc Roma a devenit capitala regatului Italiei recent creat, cînd, în 1870, retragerea forţelor franceze de protecţie a guvernului papal a făcut, în sfîrşit, posibilă desăvîrşirea unificării politice a Italiei, încorporîndu-se în regat ceea ce mai rămăsese din Statul papal. Astfel, s-a considerat că prerogativa istorică de care se bucura Roma atîrna mai greu în balanţă decît faptul că nu avea condiţiile corespunzătoare pentru această funcţie ; la drept vorbind, a fost poate un noroc pentru Italia modernă că Roma era o capitală naţională incontestabilă.

Acest noroc însă, Italia îl datoreşte unei situaţii accidentale, şi anume faptului că s-a întîmplat să fie o ţară cu o istorie lungă şi glorioasă. Nu toate statele create printr-un act voluntar de unire au avut la dispoziţie un oraş asemănător cu Roma. Spania nu a avut o capitală gata făcută, care să-i stea la dispoziţie în 1469, cînd a fost unită pe plan politic prin căsătoria regelui Aragonului cu regina Castiliei ; pentru a nu mai vorbi de noile state create prin confederarea grupurilor de colonii implantate peste ocean de către naţiunile vest-europene, începînd din secolul al XVII-lea, care nu cuprindeau nici un oraş învestit cu un prestigiu conferit de antichitate. În consecinţă, Statele

Unite ale Americii, Canada și Australia au trebuit să facă ceea ce a făcut și Spania modernă. Au trebuit să construiască un oraș nou care să servească drept capitală statului născut prin unirea de bunăvoie, deoarece în fiecare din aceste cazuri alternativa ar fi fost de a atribui capitalei unuia dintre statele locale constitutive rolul de capitală a uniunii, și nu exista nici o capitală locală căreia toate celelalte capitale locale să fi fost de acord să i se subordoneze, așa cum a fost cazul în Italia. Din această cauză, spaniolii au trebuit să creeze Madridul, americanii — Washington D.C., canadienii — Ottawa, iar australienii — Canberra.

Crearea unui oraș nou care să servească drept capitală unui stat nou constituit printr-un act voluntar de unire apare ca singura cale practică pentru a evita impasul provocat de invidii locale ; această soluție a unei probleme psihologice generează însă altă problemă. Un oraș nou, construit dintr-o dată, pe baza unui plan cuprinzător, va fi, probabil, mai confortabil decît un oraș vechi, ce s-a dezvoltat treptat, la întîmplare ; și dacă noul oraș este destinat să servească drept capitală, va fi, probabil, echipat cu clădiri publice grandioase, ori avînd caracter funcțional, sau combinînd eventual ambele aceste calități. Avantajele de care va fi lipsit un oraș nou, creat în mod artificial, în decursul primului capitol, critic, al istoriei sale vor fi agrementele de ordin social și cultural, ce sînt roadele unui trecut îndelungat. Dacă noul oraș supraviețuiește primei perioade critice, el își va putea eventual însuși treptat aceste agremente, așa cum demonstrează exemplul Constantinopolului. În secolul al IV-lea e.n., Constantinopolul era un oraș parvenit în comparație cu Roma ; în anul 1923 însă, cînd a încetat de a mai fi capitală imperială, după ce deținuse acest rol timp de aproape șaisprezece secole, Constantinopolul ajunsese la un grad de rafinament aproape tot atît de înalt ca

al Romei cînd aceasta a trebuit, în secolul al IV-lea, să-şi cedeze sceptrul „noii Rome", creată de împăratul Constantin. Maturaţia e însă un proces care cere timp, şi caracterul brut al celei mai bine planificate capitale nou create s-ar putea să nu fie pe gustul funcţionarilor publici şi al oamenilor politici, care au fost obligaţi, fără a fi avut nici un cuvînt de spus în această privinţă, să migreze în această nouă capitală dintr-o capitală veche, unde se simţeau la ei acasă.

Am vorbit deja despre dorul de locurile de baştină de care sufereau funcţionarii publici chinezi, după una sau alta dintre capitalele abandonate în nord, leagănul rafinatei civilizaţii chineze, atunci cînd erau nevoiţi să se refugieze în vreun oraş din sud, unde era abundenţă de orez, dar nu era abundenţă de clădiri vechi sau de obiceiuri şi uzanţe tradiţionale. Probabil că la început au existat funcţionari federali azvîrliţi în nou construitul Washington D.C. care se topeau de dorul Philadelphiei, al Charlestonului sau al Bostonului, iar în Canberra de astăzi sînt, desigur, unii funcţionari publici australieni ai Commonwealthului care duc dorul Melbourne-ului şi sînt supăraţi pentru că au fost deportaţi din acest oraş mai vechi. De asemenea, există, fără îndoială, funcţionari publici brazilieni parcaţi acum în Brasilia care duc dorul Rio-ului şi se simt exilaţi în însăşi capitala ţării lor.

Alegerea unei capitale este o sarcină grea şi s-a încercat a se înlătura această dificultate. sau, în orice caz, a o atenua, stabilind într-un stat mai multe capitale. Două capitale reprezintă, de fapt, o necesitate de ordin practic în state care sînt călare pe un lanţ de munţi şi pentru care controlul trecătorilor reprezintă o chestiune vitală. Un stat cu o asemenea structură geografică deosebită era Piemontul-Savoia, denumit în mod eronat regatul Sardiniei. (Această posesiune insulară a Casei de Savoia

era singurul dintre dominioanele lor ce putea fi în mod legitim denumit un regat, deoarece era singurul ţinut aflat în afara graniţelor Imperiului roman de naţiune germană, iar înăuntrul acestor graniţe titlul de „regat" era interzis.) Din punct de vedere militar şi politic, Piemontul-Savoia avea o importanţă disproporţionată faţă de întinderea şi de populaţia sa redusă, importanţă datorită faptului că controla trecătorile peste Alpii apuseni, între bazinul Padului şi bazinul Ronului. Avea deci nevoie de cîte o capitală la poalele trecătorilor, atit în partea cisalpină, cît şi în cea transalpină. Capitala sa cisalpină era Torino, iar capitala transalpină, Chambéry.

Acest stat din Europa de vest călare peste munţi a fost dezmembrat în 1859, după victoria franco-sardă asupra Austriei, cînd Savoia şi Nisa au fost încorporate Franţei, iar Piemontul şi Sardinia, noului regat al Italiei. În Asia însă, Afghanistanul tot mai încalecă Hindukushul, şi aceasta nu printr-un miracol, ci datorită bravurii soldaţilor afgani şi iscusinţei oamenilor de stat afgani, care împreună au salvat ţara de la împărţire, în secolul al XIX-lea, între Imperiul britanic şi cel rus. Afghanistanul este ultimul reprezentant al unei serii de state care asemenea lui au încălecat Hindukushul din timp în timp. Primul dintre acestea a fost statul succesor grec al Imperiului seleucid Bactria (în prezent, teritoriu afgan, între Hindukush şi fluviul Oxus). Prinţul grec bactrian Demetrios a traversat Hindukushul în deceniul al doilea din secolul al II-lea î.e.n., anexînd o zonă de întindere necunoscută în India de nord-vest, iar în primul secol al erei noastre (dacă datarea este corectă), realizarea lui Demetrios a fost repetată de kushani, o ramură a hoardei nomade euroasiene, cunoscuţi de chinezi sub numele de yuehi. Cele două capitale ale Imperiului grec bactrian erau Bactra (Balch), în partea de nord a Hindukushului, iar în partea de sud, Taxila ;

cele două capitale ale Imperiului kushan erau Balch și Peshawar, iar capitalele Afghanistanului erau succesoarele Balchului, Mazar-i-Sharif și Kabul.

Cîte două capitale au fost, de asemenea, menținute în unele state care nu erau silite să recurgă la acest expedient instituțional, ca în cazul Afghanistanului și Piemontului-Savoia, care se aflau așezate de-a curmezișul unui lanț de munți ce le împărțea teritoriul în două secțiuni izolate una de alta prin această barieră fizică. Imperiul mogul din India avea nu numai la Delhi o capitală, ci și una la Agra, pe același mal al fluviului Jamna, ceva mai la vale. Imperiul seleucid avea o capitală la Seleucia-pe-Tigru, precum și la Antiohia-pe-Oronte. Imperiul chinez, cînd era unificat — așa cum a fost în cea mai mare parte a timpului, începînd din anul 221 î.e.n. —, avea o capitală în sud (Nanking), precum și o capitală în nord (Peking), deși Nankingurile și Pekingurile din trecut nu au fost întotdeauna aceleași orașe ca cele ce poartă astăzi aceste denumiri. Capitala din sud-vestul Japoniei, la Nara și apoi la Kyoto, a fost înlocuită printr-o capitală în nord-est, pe coasta de sud-est a insulei principale Honshu, la început la Kamakura și apoi la Yedo (actualul Tokio).

Această instituție a orașelor-capitale duble a constituit, în majoritatea cazurilor, un eșec — și aceasta chiar atunci cînd era impusă de structura fiziografică a unui stat sau determinată de întinderea lui. În aproape toate cazurile, una dintre cele două capitale era sau devenea atît de predominantă, încît practic servea drept singură capitală, lăsînd în umbră pe partenera ei, într-un mod la fel de covîrșitor cum președinția ține în umbră vicepreședinția în aplicarea practică a Constituției în Statele Unite. În regatul Sardiniei, Chambéry a fost eclipsat de Torino ; în regatul Bactriei, după expansiunea acestuia la sud de Hindukush, Taxila de Balch, iar în

Imperiul kushan Balch de Peshawar. Cît privește pe succesoarea lui Balch, Mazar-i-Sharif din actualul Afghanistan, e problematic că ar fi avut chiar rangul de capitală secundară ; importanța ei se datora doar prestigiului de care se bucura ca oraș sfînt. De asemenea, în Imperiul seleucid, Seleucia-pe-Tigru a fost eclipsată de Antiohia-pe-Oronte, deși Seleucia fusese prima capitală a seleucizilor și se bucura de două avantaje — avantajul economic de a fi amplasată în bazinul inferior al Tigrului-Eufratului, al cărui sol aluvionar bogat producea cantități abundente de hrană chiar la porțile ei, precum și avantajul geografic de a fi amplasată în punctul central al liniilor de comunicație din Imperiul seleucid. De aici, un drum ducea către nord-vest, spre Antiohia, și altul către nord-est, via Hamadan, spre Balch și Samarkand. Seleucia însă abia începuse să se dezvolte, cînd ridicarea unei a doua capitale a Imperiului seleucid, la Antiohia, a scos-o de fapt din funcțiune ca sediu al guvernului imperial.

Renunțînd să se folosească de avantajele Seleuciei, guvernul seleucid a comis o mare greșeală, pe care a plătit-o relativ scump. Sursele puterii Imperiului seleucid nu se aflau în provinciile sale orientate spre Mediterana, ci în „hinterlandul" acestor provincii apusene, și anume în Irak și Iran. În anul 140 î.e.n., acest hinterland, pînă la cotul către apus al Eufratului, unde fluviul se apropie cel mai mult de Mediterana, fusese în întregime cucerit de o putere iraniană, Imperiul part, fondat de nomazii parți veniți din regiunea unde se află astăzi R.S.S. Turkmenă.

Această răsturnare a hărții politice din Asia de sud-vest, care a însemnat un dezastru pentru Imperiul seleucid, a fost norocul nu al Seleuciei înseși, ci al suburbiei sale Ctesiphon de pe malul de răsărit al Tigrului. Ctesiphon cîștigă acum poziția pe care Seleucia o pierduse atît de re-

pede și devine singura capitală a unui imperiu ce îmbrățișa întregul Irak și Iran, păstrînd acest rol timp de aproape opt secole — la început sub regimul part, iar apoi sub regimul perșilor, care i-au izgonit pe parți. Ctesiphon a înflorit, bineînțeles, în dauna altor orașe. Acum era rîndul Antiohiei să decadă. Această fostă capitală a Imperiului seleucid — un stat ale cărui teritorii se întindeau pe vremuri de la Munții Pamir pînă la Marea Mediterană și la Marea Egee — era redusă acum la rolul de sediu al administrației unei singure provincii romane.

Fosta capitală a Imperiului part și apoi capitală de ceremonii a celui de-al doilea Imperiu persan a ajuns într-o situație și mai proastă decît Antiohia. Guvernul part și-a abandonat fosta capitală, Hecatompylos din Parția (actualul Khorasan), și după anexarea Irakului și-a mutat îndată sediul la Ctesiphon. Iar cînd fondatorul celui de-al doilea Imperiu persan, împăratul Ardashir din stirpea Sasan, a răsturnat regimul part, în care el fusese un mic feudal, și a preluat dominioanele Imperiului part cu toate avuțiile lor, el a menținut capitala imperiului pe care îl cucerise în orașul unde o stabiliseră predecesorii săi parți. Ardashir și-a mutat sediul guvernului din patria sa periferică Fars, la Ctesiphon. La fel ca și cel de-al doilea fondator al primului Imperiu persan, Darius I, Ardashir a acordat însă țării sale de origine un premiu de consolare sub forma unui oraș-capitală pentru ceremonii. Orașul Ardashir-Kvarreh, de formă circulară și plasat într-o vale (în vecinătatea actualului Șiraz), nu se asemăna deloc ca așezare cu Persepolis al lui Darius, construit pe înălțimi ; dar aceste două orașe, amîndouă grandioase în felul lor, aveau două trăsături în comun. Splendoarea lor, ale cărei rămășițe prezintă un contrast atît de straniu cu sărăcia provinciei în care erau implantate, era plătită din contribuțiile adunate dintr-un mare imperiu ; iar fondatorilor, care dispuneau de resursele

acestui mare imperiu şi le foloseau pentru finanţarea unor asemenea extravaganţe, le venea mai uşor să stoarcă banii necesari pentru a-şi construi capitale de ceremonii în Fars decît să găsească timpul necesar pentru a le vizita.

În Japonia, cele două capitale erau diferenţiate una de cealaltă prin funcţiile diferite pe care le aveau. Kamakura şi ulterior Yedo au devenit sediul puterii, de unde imperiul era guvernat *de facto* de către un shogun [1], care teoretic era substitutul împăratului, în timp ce Kyoto îşi deţinea prestigiul în virtutea faptului că era în continuare reşedinţa acestui împărat, care nominal era suveran şi chiar declarat divin, dar care în realitate era un *roi fainéant*. Puterea politică avea să se mute din oraşele Nara şi Kyoto în oraşele Kamakura şi Yedo atunci cînd centrul de gravitate economic şi social al Japoniei s-a deplasat în nordestul insulei principale Honshu. După configuraţia sa fizică, Honshu seamănă cu Italia peninsulară ; are o formă alungită, strînsă între două ţărmuri paralele, ţinutul e muntos, cu puţine cîmpii fertile, iar cele mai întinse şi mai productive dintre aceste puţine cîmpii se află în partea de mijloc a insulei, de-a lungul unuia din ţărmuri. Pe coasta de sud-vest a Italiei peninsulare, această cîmpie de mijloc este Latium, amplasamentul topografic al oraşului Roma ; pe coasta de sud-est a Japoniei, cîmpia de mijloc este Kwanto, dominată de oraşele Kamakura şi Yedo (Tokio). Un oraş avînd o asemenea aşezare era destinat să devină capitala Japoniei.

Kyoto însă nu s-a dat aşa de uşor bătut în faţa inevitabilei viitoare capitale din cîmpia Kwanto. După ce Japonia fusese guvernată de la Kamakura de către shogunii Minamoto şi regenţii lor Hojo timp de 148 de ani (1185—

[1] Denumire dată dictatorilor militari în Japonia între anii 1192 şi 1867. — *Nota trad.*

1333), shogunii Ashikaga (1336—1597) au socotit necesar să se aşeze la Kyoto pentru a ţine curtea imperială sub supraveghere, în timp ce împăratul Go Daigo făcea o ultimă încercare, hotărîtă, dar nereuşită, de a guverna, şi nu numai de a domni (1318—1339). Capitala *de facto* a Imperiului japonez nu s-a stabilit definitiv în cîmpia Kwanto pînă ce shogunii Tokugawa (1603—1867) nu şi-au aşezat sediul guvernului la Yedo. Această victorie a ţinutului Kwanto asupra ţinutului Yamato în competiţia lor pentru stabilirea zonei metropolitane a Japoniei nu a mai suferit schimbări şi nici nu e probabil să mai sufere în viitor. În 1868, cînd shogunatul Tokugawa a fost lichidat, iar autoritatea împăratului, care nu fusese niciodată legal abrogată, a fost în principiu reînnoită, după ce timp de nouă sau zece secole a încetat, capitala Japoniei nu s-a întors de la Yedo la Kyoto ; în schimb, împăratul a migrat de la Kyoto la Yedo pentru a domni, tot fără să guverneze, de pe scaunul eliberat de shogunii Tokugawa, luîndu-şi chiar reşedinţa în masivul palat-fortăreaţă al lui Ieyasu Tokugawa. Sub noul nume de Tokio, Yedo a devenit în 1868 capitala atît *de jure,* cît şi *de facto* a Japoniei, aşa cum fusese Kyoto sub regimul Ashikaga. În cursul secolului ce s-a scurs de atunci, Tokio a devenit oraşul cel mai populat de pe suprafaţa planetei noastre. Populaţia Kyotoului a crescut şi ea, astfel încît, în 1969, Kyoto-de-Sud, noua anexă industrială a vechii capitale, este pe punctul de a se contopi cu Osaka şi Kobe şi Noul Sakai şi Nara într-o singură „conurbaţie" continuă. Totuşi, în cursa înfricoşătoare către oraşul atotcuprinzător al lumii, Ecumenopolis, Tokio pare în măsură să-şi menţină actuala poziţie conducătoare faţă de toate megalopolisurile rivale din Japonia sau din alte ţări.

Prin urmare, atunci cînd un stat s-a înzestrat cu două capitale, rezultatul a fost, de obicei, că una dintre ele, mai devreme sau mai tîrziu, a

eclipsat-o pe cealaltă, cazul oraşelor Agra şi Delhi reprezentînd doar în aparenţă o excepţie de la această regulă generală. Aceste două oraşe, care erau capitalele gemene ale Imperiului mogul din India, au rămas la paritate pînă ce ambele oraşe şi-au pierdut statutul de capitală în urma declinului şi căderii domniei mogule. Acesta nu reprezintă însă un exemplu concludent, căci Agra şi Delhi se află amîndouă în aceeaşi regiune, la capătul de nord-vest al cîmpiei Gangelui-Jamnei şi aşezările lor nu sînt prea departe una de alta, socotind la scara distanţelor din subcontinentul indian. Un exemplu concludent l-ar fi putut constitui oraşul Aurangabad, capitala fondată de împăratul mogul Aurangzeb în ţinutul Deccan, în speranţa de a-şi stabiliza astfel stăpînirea asupra fostelor state locale din Deccan, pe care le cucerise şi le anexase. Istoria capitalelor Imperiului mogul ar fi putut constitui o excepţie de la regula generală în cazul cînd Aurangabad ar fi avut răgazul să facă dovada că se va putea menţine împotriva oraşelor Agra şi Delhi la un loc. Această capitală regională a posesiunilor nou cucerite de către Imperiul mogul în Deccan a fost construită într-un stil grandios. Replica graţioasă în miniatură a Taj Mahalului, ridicată aici, încîntă şi astăzi ochiul vizitatorului. Aurangabad nu a avut însă prilejul de a fi pus la încercare, căci această a treia capitală a Imperiului mogul nu avea viitor. Maraţii (Marathu) l-au răsturnat pe rajul mogul, iar englezii au adunat ceea ce maraţii au secerat

Sistemul instituţional care consta în înzestrarea unui stat cu mai multe capitale s-a bucurat de mai mult succes în cazurile cînd guvernul obişnuia să-şi stabilească în mod regulat reşedinţa în fiecare din aceste capitale pe rînd, pentru o durată fixă de timp, în cursul unui sezon anume al fiecărui an. Această practică a funcţionat bine în măsura în care servea unor scopuri utile. Utilitatea putea fi de ordin politic

sau climateric. Considerente de ordin climateric determinau migrațiunile anuale ale guvernului ghasnavizilor, în regiunea care astăzi este Afghanistan, ale guvernului britanic în India și ale guvernului Spaniei în vremuri recente. Considerente de ordin politic au determinat dispersarea guvernului Republicii Sud-Africane. Guvernul primului Imperiu persan din Asia de sud-vest a fost determinat de considerente de trei feluri : climateric, politic și de comunicații.

În Republica Sud-Africană, de cînd a devenit un stat unit, cu guvern propriu, organele guvernului au fost dispersate în capitalele a trei din cele patru state constitutive ale republicii. Administrația se află la Pretoria, legislatura la Capetown, iar Curtea Supremă la Bloemfontein. Această descentralizare reprezintă o alternativă la soluția adoptată de Statele Unite, Canada și Australia, pentru a evita să se nască invidii între capitalele statelor locale, ce s-au unit în mod voluntar. Australia, Canada și Statele Unite au rezolvat această problemă, după cum s-a mai arătat, construind noi orașe-capitală, și astfel au scăpat de obligația dificilă de a alege una dintre capitalele locale drept capitală a întregii uniuni. În Republica Sud-Africană, aceeași problemă a fost rezolvată împărțind organele guvernului republicii între principalele trei capitale, în loc de a le subordona pe acestea unui nou oraș-capitală, creat special pentru a îndeplini această funcție. De notat în treacăt că în Republica Sud-Africană, Canada și Statele Unite, ca și în Imperiul roman, capitala economică nu a devenit și capitală politică. În lumea mediteraneană, Alexandria a pierdut prilejul de a deveni capitala politică a Imperiului roman atunci cînd Antoniu și Cleopatra au fost învinși de către Augustus la Actium în anul 31 î.e.n. În Republica Sud-Africană, Canada și Statele Unite, capitalele lor economice respective, Johannesburg, Montreal și New York, nu au aspirat niciodată la titlul de capitale politice,

nici măcar de capitală locală a statului sau a provinciei constitutive a uniunii în care se afla respectiva capitală economică.

În Republica Sud-Africană, problema invidiilor locale a putut fi rezolvată împărțind organele guvernului între trei dintre cele patru capitale locale. Pe de altă parte, în primul Imperiu persan, guvernul imperial trebuia să-și împartă timpul între cele trei capitale și în fiecare an își petrecea o parte din vreme în fiecare din ele.

Fondatorul primului Imperiu persan, Cyrus al II-lea, ca și fondatorul celui de-al doilea imperiu, Ardashir, și-a început cariera ca domnitor local al unuia dintre principatele periferice de pe platouri ce se afla sub suzeranitatea unei puteri imperiale și amîndoi și-au cîștigat noul imperiu atacînd cu îndrăzneală pe fostul lor suzeran, răsturnîndu-l și luîndu-i locul. Ardashir și-a cîștigat tronul răsturnînd regimul imperial part, iar Cyrus al II-lea, răsturnînd regimul med. Stirpea regală persană ahemenidă, al cărei vlăstar era făuritorul de imperiu Cyrus al II-lea, s-a rupt înainte de nașterea acestuia în două ramuri, din care una — anume cea căreia îi aparține Cyrus — se pare că a domnit în Luristan, în timp ce cealaltă a domnit în Fars (Parsa). Inițial, funcția și titlul lui Cyrus erau „rege al Anșanului", iar Anșan, fie că denumea un district sau un oraș sau ambele, se pare că era așezat — amplasamentul exact nu se cunoaște — undeva în apropierea locului unde fluviul Kherkah părăsește platourile înalte din Luristan, îndreptîndu-se spre marea cîmpie aluvionară (unde se află astăzi Irakul de sud-est și Iranul de sud-vest), formată de apele încărcate cu mîl ale Eufratului, Tigrului și Eulaeului (cunoscut în prezent sub denumirea de Karun).

Domnitorul unui stat local din sud-vestul Asiei care ar fi visat să devină într-o zi stăpînul întregii Asii de sud-vest trebuia să se stră-

duiască, ca un prim pas în vederea împlinirii acestei ambiții, să-și creeze o bază undeva pe această mare cîmpie aluvionară, fie și într-unul din colțurile sale cele mai îndepărtate. După căderea Ninivei, în anul 610 î.e.n., cînd învingătorii și-au împărțit prăzile teritoriale ale Imperiului asirian, Babylonul, al cărui teritoriu se întindea în cea mai mare parte a cîmpiei aluvionare, a obținut și restul ei, anexînd porțiunea de ses a Elamului, ultima dintre victimele Asiriei. După ce Cyrus al II-lea a desăvîrșit cucerirea Asiei de sud-vest, anexînd întregul Imperiu babilonian dintr-o singură lovitură, în anul 538 î.e.n. el și-a mutat sediul guvernului la Susa, fosta capitală a regatului distrus al Elamului.

Dintre orașele mai importante de cîmpie, Susa era cea mai apropiată de ținuturile de origine ale perșilor din Fars și Luristan; dar, deși așezată în cîmpie, amplasamentul ei prezenta două neajunsuri pentru domnitorii persani ai unui imperiu ce îmbrățișa întregul sud-vest al Asiei și se întindea mai departe, pînă în văile Nilului și Indusului. În primul rînd, Susa nu se afla lîngă nici unul dintre principalele drumuri ale Asiei de sud-vest; colțul unde era amplasată pe marea cîmpie era o fundătură; amplasamentul ei era asemănător cu amplasamentul Pekingului, în colțul cel mai nordic al marii cîmpii din China de nord. Singurul merit geografic al Susei consta în faptul că era punctul cel mai apropiat din cîmpie de rezervorul de forță de muncă al poporului imperial. Al doilea neajuns pe care-l prezenta Susa era clima ei, care vara era insuportabil de caldă pentru un popor imperial a cărui patrie era o țară așezată pe platouri relativ răcoroase. Susa era deci nepotrivită din două puncte de vedere pentru a servi drept capitală imperială permanentă a perșilor. În consecință, curtea persană a adoptat măsura de a-și stabili reședința, pe rînd, în trei orașe în cursul anului. În sezonul răcoros, curtea își împărțea timpul între Susa

și Babylon, care era un oraș mai mare decît Susa și mai bine amplasat atît în ceea ce privește comunicațiile, cît și aprovizionarea. În sezonul cald, curtea persană se retrăgea la Ecbatana (Hamadan), fosta capitală a Imperiului med. Hamadan e așezat pe platoul iranian cam la aceeași altitudine cu platourile provinciei de baștină a perșilor, Fars, și se află pe marele drum nord-estic ce pornește din cîmpia aluvionară a Babylonului și Elamului pînă la bazinele superioare ale fluviilor Oxus și Iaxartes.

Mutarea sezonieră a sediului de guvernămînt al curții imperiale persane servea, totodată, unui scop politic. Primul Imperiu persan era o putere parvenită, de origine umilă, care se înălțase deodată, răsturnînd imperii și anexînd teritoriile lor. Îndeosebi două foste popoare imperiale, mezii și babilonienii — cele două puteri care pe vremuri zdrobiseră împreună Imperiul asirian, împărțindu-și dominioanele lui —, sufereau din cauza subjugării lor neașteptate de către un popor mic, care înainte se aflase sub suzeranitatea Imperiului med. Ambele popoare foste imperiale își manifestară cu îndîrjire resentimentul, punîndu-și întreaga energie la contribuție pentru conducerea marii rebeliuni din anii 522—521 î.e.n. — o revoltă generală a popoarelor supuse de perși la răsărit de Eufrat și care a fost pe punctul de a provoca căderea Imperiului persan. După resubjugarea mezilor și babilonienilor, singurul gest cu care perșii puteau spera să-i împace era de a alege fostele lor capitale spre a servi drept capitale sezoniere ale imperiului mai vast, în care fostele imperii med și babilonian fuseseră încorporate.

Babilonienii s-au dovedit de neîmpăcat. Ei au continuat să se răscoale, iar cînd Imperiul persan a fost răsturnat, la rîndul său, de Alexandru, acesta a fost întîmpinat de babilonieni ca un eliberator. Mezii însă se pare că au putut fi conciliați prin practica guvernului persan de a-și petrece verile la Ecbatana, iar cît privește

pe elamiți, se pare că erau de-a dreptul măguliți de statutul imperial la care capitala lor națională, Susa, fusese ridicată de către substituții perși ai foștilor lor stăpîni asirieni și babilonieni. Pentru guvernul imperial persan, această reconciliere cu două popoare subjugate, așezate în inima imperiului, merita o călătorie anuală. Babylonul furniza guvernului proviziile necesare, iar Ecbatana îi aducea asociații necesari. Călcîiul lui Ahile al Imperiului persan consta în faptul că forțele de muncă ale poporului imperial erau necorespunzătoare pentru a putea menține un imperiu atît de uriaș, ca să nu mai vorbim de încercarea eșuată a perșilor de a mări acest imperiu peste orice margini, încercînd să anexeze întreaga lume elenă, atît de populată și de dispersată. Prin atragerea elamiților și a mezilor alături de ei, perșii își întăreau regimul, lărgindu-i baza demografică, și această asociere era recompensa politicii de stat practicate de guvernul persan, care își împărțea timpul între trei capitale, din care nici una nu se afla în patria perșilor.

Practica cîrmuirii britanice în India și a guvernului spaniol de a-și petrece vara la Simla și respectiv la San Sebastian era dictată numai de considerente de ordin climateric. Nici una din aceste reședințe de vară nu fusese anterior capitala vreunui stat local; Simla nu e decît o stațiune de deal, San Sebastian, doar o stațiune balneară la mare, iar folosirea de către guvernul spaniol a orașului San Sebastian ca sediu sezonier nu a împăcat populația bască din împrejurimi cu stăpînirea castiliană, după cum nici babilonienii nu s-au împăcat cu stăpînirea perșilor, deși împăratul persan își stabilea în fiecare an sediul la Babylon pentru o perioadă de timp.

Calcutta și Delhi sînt amîndouă la fel de toride vara cum era și Susa, iar stăpînitorii britanici ai Indiei veneau dintr-o țară cu o climă și mai răcoroasă decît cea de pe platourile din Fars. Pe platourile din Afghanistan însă,

clima din timpul iernii e mai aspră decît la Persepolis și pe insula Thanet ; prin urmare, problema climaterică a ghasnavizilor nu era de a scăpa de căldurile verii din cîmpie, ci de frigul iernii de pe platouri. Ghasnavizii nu se temeau de frig pentru ei înșiși sau pentru trupele lor, care erau oțelite, și ar fi putut, desigur, înfrunta zăpezile iernii de pe platourile orașului Ghasna dacă menținerea stăpînirii lor ar fi depins de suportarea acestor rigori. De fapt însă, baza armatei ghasnavizilor nu erau soldații, ci elefanții lor ; și de dragul elefanților, curtea ghasnavidă se muta toamna de la Ghasna la Lashkari Bazar, la o distanță considerabilă, pe cursul inferior al rîului Helmand, unde iarna clima e aproape tot atît de plăcută ca în Hindustanul nativ al elefanților. Din aceleași motive, seleucizii își așezaseră cartierul general militar la Apameia-pe-Oronte, un oraș situat pe o culme ce domină capătul de nord al Marii Depresiuni [1]. Seleucizii, ca și ghasnavizii într-o perioadă ulterioară, se bazau pe elefanți ca armă de luptă ; ei importau elefanți tot din Hindustanul cu călduri înăbușitoare, iar clima de iarnă de la capătul seleucid al Marii Depresiuni le pria elefanților tot atît de bine cum le prieste vacilor păstorite de masai [2] clima ecuatorială invariabilă din capătul de sud al Depresiunii.

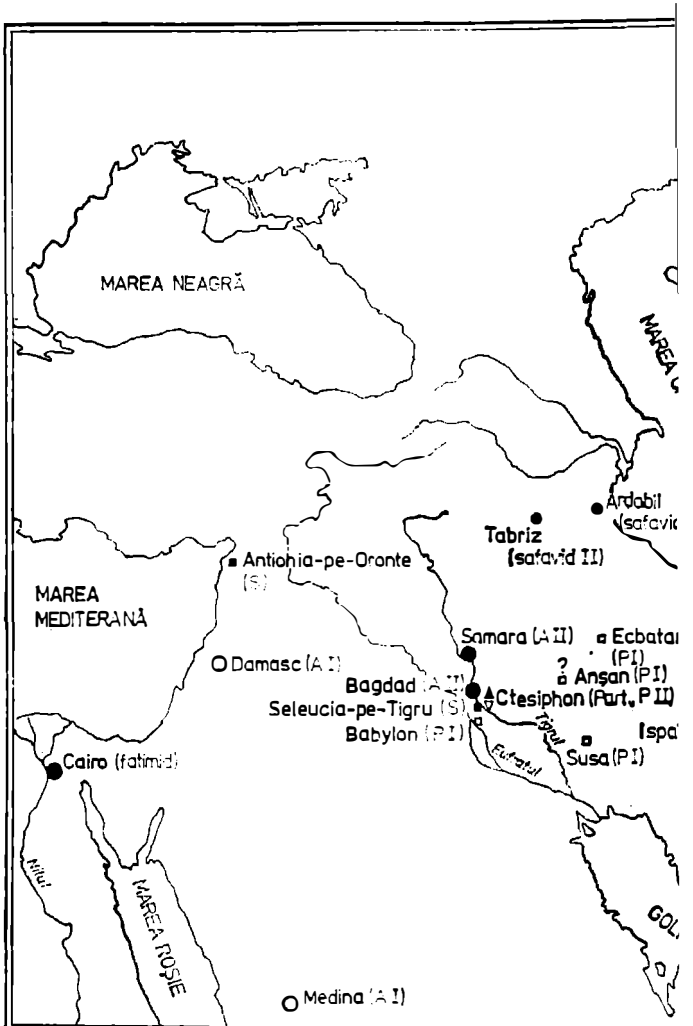
Evident că practica de a menține un guvern în mișcare între două sau mai multe reședințe are anumite avantaje, dar prezintă și unele grave dezavantaje. Este costisitoare și ineficientă în toate împrejurările și poate deveni periculoasă în cazul cînd guvernul își pierde autoritatea asupra unor regiuni ce se află oficial sub suzeranitatea sa și pe care trebuie să le traverseze în cursul turneului său anual.

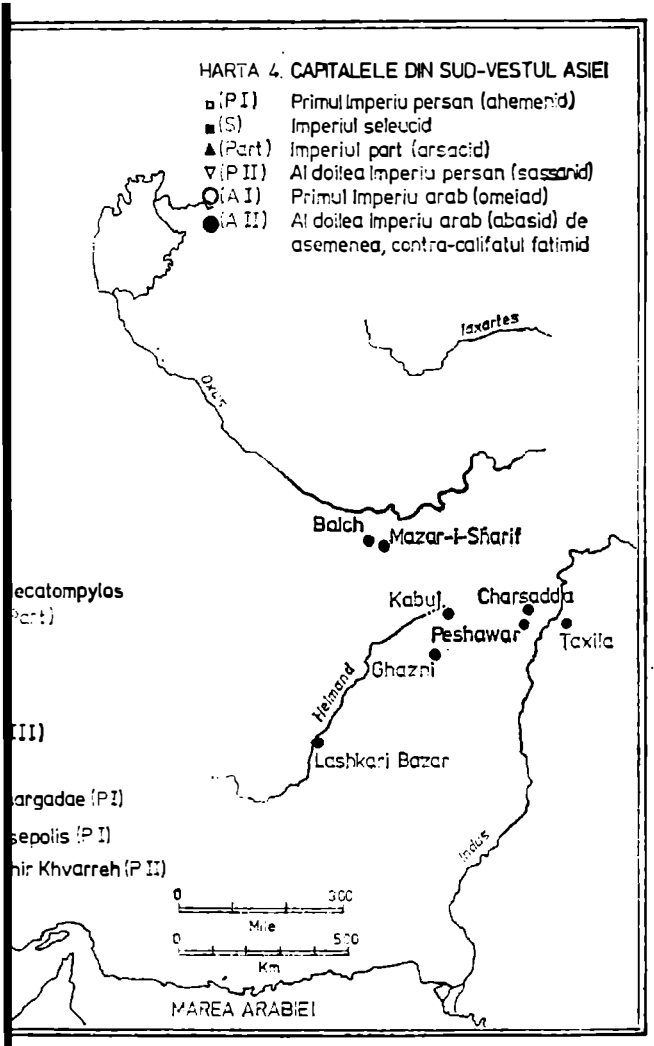
[1] Great Rift Valley — depresiune între Asia de sud-vest și Africa de est. — *Nota trad.*

[2] Populație de păstori și vînători din Kenya și Tanganyika. — *Nota trad.*

Ineficiența este un neajuns mai serios chiar decît cheltuielile, oricît de considerabile ar fi fost, fără îndoială, acestea. O administrație imperială migratoare va trebui să suspende conducerea treburilor publice pe o perioadă considerabilă de timp în fiecare an, ori de cîte ori va trebui să împacheteze, să parcurgă drumuri, să despacheteze, și acest proces va trebui să aibă loc cel puțin de două ori pe an. Călătoria însăși va consuma timp, în cazul cînd capitalele sezoniere sînt foarte îndepărtate una de cealaltă, așa cum ar trebui să fie pentru a servi scopurilor psihologice urmărite și în cazul cînd transportul se face cu căruțe trase de boi și cu elefanți, măgari și cai. (Caii nu vor putea înainta mai repede decît în pasul de melc al căruțelor cu boi.)

În Imperiul mogul, guvernul nu pierdea prea mult timp cînd trebuia să parcurgă numai drumul dintre Delhi și Agra ; dar mogulii, ca și britanicii, proveneau dintr-o țară cu climat răcoros. Fondatorul dinastiei, Babur, provenea din principatul Fergana, în valea superioară a fluviului Iaxartes (Sir Daria), ținut ce se află acum în Asia centrală sovietică, și, după ce a fost alungat de către șahul Ismail Safavi din ultimele sale puncte de rezistență din bazinul Oxus-Iaxartes, fiind obligat să se refugieze în partea de sud a Hindukushului, s-a stabilit în mod provizoriu la Kabul, o regiune care avea tot o climă temperată. Dar nu a poposit mult timp aici, căci, deși clima îi convenea, resursele acestui oraș erau necorespunzătoare necesităților sale. Îndată ce Babur a putut aduna suficiente forțe militare, a coborît în cîmpiile Hindustanului și a cucerit un imperiu pe care fiul său Humayun l-a pierdut, dar pe care nepotul său Akbar l-a recucerit. Cu toate acestea, descendenții lui Babur nu s-au simțit niciodată la ei acasă în India. În memoriile sale, Babur se plînge de lipsa de gust a fructelor tropicale


MAREA NEAGRĂ
MAREA MEDITERANĂ
MAREA ROȘIE
Nilul
Tigrul
Eufratul
Ardabil (safavid
Tabriz (safavid II)
Antiohia-pe-Oronte (S)
Damasc (A I)
Samara (A II)
Ecbatana (PI)
Anșan (PI)
Bagdad (A II)
Ctesiphon (Part., P II)
Seleucia-pe-Tigru (S)
Babylon (P I)
Susa (PI)
Cairo (fatimid)
Medina (A I)


HARTA 4. CAPITALELE DIN SUD-VESTUL ASIEI
(P I) Primul Imperiu persan (ahemenid)
(S) Imperiul seleucid
(Part) Imperiul part (arsacid)
(P II) Al doilea Imperiu persan (sassanid)
(A I) Primul Imperiu arab (omeiad)
(A II) Al doilea Imperiu arab (abasid) de asemenea, contra-califatul fatimid
Iaxartes
Oxus
Balch
Mazar-i-Sharif
ecatompylos
Part)
Kabul
Charsadda
Peshawar
Taxila
Ghazni
Helmand
III)
Lashkari Bazar
argadae (P I)
sepolis (P I)
hir Khvarreh (P II)
Indus
0 300
Mile
0 500
Km
MAREA ARABIEI

din India în comparație cu gustul fructelor din țările cu climă temperată, unde își petrecuse copilăria și tinerețea. Babur nu disprețuia veniturile obținute în Hindustan, dar regreta că era silit să le obțină cu prețul renunțării la plăcerile existenței din Asia centrală.

În consecință, ori de cîte ori dominioanele mogulilor din Afghanistan au intrat într-o uniune politică cu dominioanele lor din Hindustan, sub conducerea aceluiași membru al casei imperiale, curtea mogulă obișnuia să părăsească Agra sau Delhi plecînd la Kabul, la apropierea sezonului cald. La Peshawar, unde convoiul imperial mogul făcea de obicei un scurt popas pentru a aduna forțe în vederea efortului fizic extenuant pe care-l pretindea trecerea pasului Kibar, iar la întoarcere pentru a-și reface forțele, poiana ce se întinde dincolo de șoseaua principală și care pe vremuri era rezervată campamentului imperial mogul se mai afla încă în 1960 — pe cînd eram „visiting professor" [1] la Universitatea din Peshawar — sub ocrotirea autorităților, fiind interzis a se ridica construcții în acest loc. Dimensiunile impresionante ale acestei poieni dau o idee despre mărimea convoiului imperial.

Această considerabilă pierdere de timp trebuie să fi fost deci o cauză esențială a lipsei de eficiență administrativă ; dar o cauză și mai serioasă a ineficienței activității unui guvern migrator era, desigur, dificultatea, de fapt imposibilitatea de a transporta, pe lîngă bagajele personale ale funcționarilor migranți, și dosarele publice privind treburile curente publice. O administrație nu poate fi condusă eficient dacă funcționarii nu au acces permanent la documentele ce se referă direct la problemele de rezolvat. Aceasta se aplică la conducerea unor treburi de orice fel — publice sau particulare.

[1] În sistemul de învățămînt occidental — profesor angajat de o instituție de învățămînt pe un timp limitat. — *Nota trad.*

Știu acest lucru din experiență proprie, atît ca funcționar guvernamental temporar în cursul ambelor războaie mondiale, cît și în timp de pace, ca lucrător la Royal Institute of International Affairs, iar de la pensionarea mea, ca scriitor independent. Treburile nu pot fi rezolvate în mod corespunzător fără a avea acces la dosarele de bază, și nici măcar acea vastă poiană din împrejurimile Peshawarului nu avea capacitatea de a cuprinde toate carele cu boi și toți elefanții pe care ar fi trebuit să-i mobilizeze guvernul mogul dacă ar fi vrut să ducă cu el toate documentele necesare pentru a putea ține la zi treburile administrației. Cancelaria mogulă își făcea înregistrările pe hîrtie, așa cum face toată lumea în prezent, iar cancelaria primului Imperiu persan le făcea, probabil, pe papirus — un material aproape la fel de potrivit —, în măsura în care le scria în alfabetul arameic. Dar marea majoritate a documentelor primului Imperiu persan, cel puțin la începuturile sale, erau elaborate în limbile medo-persană, elamită și akkadiană, iar acestea erau transcrise cu caractere cuneiforme pe tăbliță de argilă. Acest material de scris era foarte greu, voluminos și mult mai fărîmicios decît papirusul sau hîrtia, și avea probabil un efect paralizant asupra muncii administrative a guvernului imperial persan în cursul drumurilor sale anuale.

În plus, toate guvernele migrante, cu excepția actualului [1] guvern al Spaniei — de exemplu, guvernul mogul și guvernul britanic din India, guvernul persan din sud-vestul Asiei și guvernul ghasnavid din Afghanistan —, au ieșit din scenă înainte de a se fi produs creșterea fantastică a volumului treburilor publice ce a însoțit apariția „statului bunăstării" din zilele noastre. Înainte, activitățile guvernamentale nu împietau direct asupra vieții particulare a su-

[1] Cartea a fost publicată în 1970. — *Nota trad.*

puşilor guvernului, în afara celor două domenii, al impozitelor şi al administrării justiţiei, şi chiar în aceste domenii, ca şi în cel al guvernării locale, guvernul central delega o mare parte din sarcinile administrative autorităţilor locale numite de el sau care se instituiau local. Principalele preocupări directe ale guvernului însuşi erau menţinerea securităţii interne şi măsurile pentru apărarea împotriva unor atacuri din afară sau pentru întreprinderea unor războaie externe de agresiune. Dar chiar şi în această situaţie, documentele referitoare la treburile curente publice erau mult prea voluminoase pentru a le putea transporta în bloc de două, trei ori pe an. *A fortiori* ar fi absolut imposibil de transportat documentele actualelor ministere de sănătate, pensii şi asigurări.

Este semnificativ faptul că regimul indian, care a succedat regimului britanic în India, a abandonat practica britanică de mutare a sediului guvernului de la Delhi la Simla în sezonul cald. Unul din motivele acestei treceri de la sistemul migratoriu la cel staţionar a fost de ordin financiar. Actualul guvern indian al Indiei a procedat judicios tăind din bugetul său un articol debitor ce poate fi eliminat acum, cînd personalul guvernului Indiei e alcătuit din locuitori autohtoni ai ţării, obişnuiţi de generaţii să suporte căldura verilor indiene. Un motiv şi mai întemeiat însă constă în faptul că funcţiile guvernului Indiei s-au transformat acum în funcţiile multiple ale „statului bunăstării" din zilele noastre, iar dimensiunile fizice ale aparatului administrativ s-au extins în mod proporţional. Vizitaţi astăzi New Delhi, măsuraţi suprafaţa ocupată de clădirile administrative ale guvernului Indiei, calculaţi cifra totală a volumului lor în metri cubi, urmăriţi hoardele de funcţionari publici, asemenea unor roiuri de lăcuste, care se deplasează încet pe biciclete, de două ori pe zi, între aceste clădiri administrative din centrul oraşului New Delhi şi noile

cartiere de locuințe construite de guvern la periferie, unde trăiesc împreună cu familiile lor, observați activitatea febrilă de pe aceste terenuri imobiliare, ce furnizează tot mai mult spațiu de locuit unei mulțimi mereu crescînde de funcționari guvernamentali. După ce veți fi încheiat plimbarea de recunoaștere prin actualul New Delhi, vă veți da seama că, chiar dacă guvernul Indiei, printr-un miracol oarecare, ar fi înzestrat cu veniturile guvernului Statelor Unite, nici o sumă de bani nu ar fi suficientă pentru a transporta New Delhi la Simla și a-l aduce înapoi. Chiar dacă transportul ar putea fi finanțat, el nu ar putea fi organizat; cantitatea de mijloace de transport necesare ar bloca toate șoselele și căile ferate din această parte a țării, iar covoare magice nu există în lumea noastră prozaică de astăzi. Numai revărsarea de două ori pe zi a bicicliștilor navetiști între centrul orașului New Delhi și suburbiile sale este deja copleșitoare.

Astfel, practica de a porni în fiecare an la drum, ceea ce întotdeauna a costat foarte scump guvernul în materie de pierdere de eficiență, ar provoca o completă blocare a administrației în majoritatea statelor lumii de astăzi și pare puțin probabil ca această practică să mai poată fi menținută mult timp în Spania. În plus, chiar în timpurile vechi, cînd pierderile de randament cauzate de migrarea sezonieră erau reduse din pricina volumului comparativ scăzut al treburilor publice, la neajunsul ineficienței se putea adăuga, într-un imperiu asupra căruia guvernul imperial își pierduse stăpînirea, neajunsul insecurității. Înainte de căderea primului Imperiu persan sub loviturile date de Alexandru, autoritatea acestuia scăzuse deja în asemenea grad, încît împăratul trebuia să plătească vamă elamiților de pe platouri (uxii) — care nominal erau supușii săi — pentru dreptul de trecere prin țara lor între Susa și Persepolis, ori de cîte ori împăratul dorea să facă una din vizitele sale

ocazionale în capitala de ceremonie a Imperiului persan din însuși teritoriul persan.

Împăratul putea să întreprindă călătoria anuală între Susa și Ecbatana pe drumul cel mare din nord-vest și pe drumul cel mare din nord-est, care se încrucișau în cîmpiile de la răsărit de fluviul Tigru, în locul unde Tigrul și Eufratul se apropie cel mai mult unul de celălalt. Este de presupus că acest drum era mai mult sau mai puțin sigur pînă în ultimele zile ale Imperiului persan, căci gărzile și patrulele de pe drumurile principale ale imperiului erau, desigur, unități ale forței interne de poliție, pe care guvernul se străduia din toate puterile să le mențină în funcțiune. Această cale însă făcea un ocol, iar dacă împăratul prefera să călătorească între Susa și Ecbatana direct, trebuia să plătească și aici vamă unor munteni sălbatici — cosaenilor (kassiții). În anul 331 î.e.n., uxii au plătit cu vieți omenești temeritatea de a-i fi cerut obișnuita taxă de trecere lui Alexandru, cînd se afla în marș spre Persepolis, după ce preluase succesiunea ultimului Darius. Iar în anul 317 î.e.n., Antigonos Monophtalmos, în acel moment figura dominantă printre succesorii care concurau la moștenirea lui Alexandru, a plătit cu vieți omenești temeritatea de a fi luat drumul direct de la Susa la Ecbatana, fără a fi acceptat să plătească taxa de trecere cosaenilor.

În cazul primului Imperiu persan, costul total al turneului anual prin cîteva capitale sezoniere ajungea să fie deci aproape prohibitiv. Totuși, arabii ar fi făcut bine să adopte practica perșilor cînd, în secolele al VII-lea și al VIII-lea ale erei noastre, o mie de ani după căderea primului Imperiu persan, au devenit stăpînii unui imperiu aproximativ la fel de mare ca întindere ca și primul Imperiu persan.

Creșterea puterii arabilor a luat un avînt tot atît de neașteptat și de rapid cum se întîmplase și cu perșii în secolul al VI-lea î.e.n. Ca și

Cyrus al II-lea, Mahomed şi-a început cariera politică ca guvernator al unui stat minuscul. Nucleul teritoriilor de sub dominaţia lui Mahomed şi a succesorilor săi a fost oaza Yathrib, cunoscută acum sub numele de Medina, ceea ce înseamnă „Oraşul", adică Oraşul Profetului. În cursul vieţii sale, Mahomed a ajuns să pună stăpînire pe întreaga peninsulă arabă, iar după moartea sa succesorii săi au mers pe urmele lui Cyrus, răsturnînd două mari imperii şi anexînd fostele lor teritorii. Arabii au cucerit toate teritoriile stăpînite de cel de-al doilea Imperiu persan, care succedase Imperiului part în Irak şi Iran ; au cucerit, de asemenea, cele mai preţioase teritorii de sub dominaţia Imperiului roman : Palestina, Siria, Mesopotamia, Egipt şi Africa de nord-vest. Au înaintat mai departe în Asia peste Oxus, în regiunea actuală a Asiei centrale sovietice, iar în Europa au pătruns în Spania prin strîmtoarea Gibraltar.

Curînd se vădi că, în urma cuceririi unui imperiu de asemenea întindere, Medina nu mai putea servi guvernului drept capitală. Ea se afla pe drumurile caravanelor dintre Yemen şi Siria via Mecca, însă era prea departe de centrul de gravitate demografic şi economic al celui de-al doilea Imperiu persan, ca şi de cel al jumătăţii de sud a Imperiului roman de răsărit pentru a fi în măsură să guverneze aria combinată a acestor imense teritorii. Capitala unui imperiu ce îmbrăţişa jumătatea de sud a Imperiului roman de răsărit, precum şi cel de-al doilea Imperiu persan în întregime, ar fi trebuit să fie amplasată undeva în „Cornul fertil" [1],

[1] Termen folosit de unii istorici ai preistoriei sud-vestului Asiei pentru a indica un semicerc de pămînt fertil care porneşte de la coasta de sud-vest a Mediteranei, în jurul deşertului sirian, pe la nord de peninsula Arabiei, spre Golful Persic, cuprinzînd, după anumiţi istorici, şi valea Nilului, teatrul de luptă şi de migrări ale unora dintre cele mai vechi popoare, sumerieni, asirieni, triburi semitice. — *Nota trad.*

dacă avea să fie o singură capitală fixă, de unde guvernul noului superimperiu arab urma să administreze toate enormele sale domenii. În fapt, capitala Imperiului arab a fost transferată, în anul 657 e.n., de la Yathrib într-un punct din „Cornul fertil", și anume de către Ali, vărul, ginerele și cel de-al patrulea succesor al profetului Mahomed, iar capitala califatului a rămas în limitele „Cornului fertil" cu prilejul tuturor schimbărilor ulterioare de amplasament, pînă ce ultimele rămășițe ale califatului au fost nimicite de către mongoli în anul 1258 e.n. De la reședința lui Ali la Kufa, pe partea irakiană a capătului interior al Cornului, capitala a fost transferată la Damasc, pe partea siriană a aceluiași capăt, în anul 661 e.n. În anul 750 e.n. a fost retransferată din Siria în Irak, iar aici, în anul 762 e.n., un nou oraș, Bagdad, a fost ridicat pentru a adăposti capitala, într-un punct de pe țărmul răsăritean al Tigrului ceva mai sus de locul unde se afla Ctesiphon — orașul care servise drept capitală Imperiului part și apoi celui de-al doilea Imperiu persan. Capitala a rămas apoi la Bagdad pînă la sfîrșit, cu excepția unor retrageri ocazionale în susul fluviului, la Samara, în secolul al IX-lea e.n.

Cu toate acestea, nici una din aceste capitale succesive ale imensului Imperiu arab nu era destul de bine plasată pentru a da guvernului imperial posibilitatea de a-și exercita controlul concomitent asupra tuturor regiunilor periferice ale imperiului. Damasc se afla prea departe spre apus pentru a permite dinastiei de califi omeiazi, care-și stabiliseră acolo capitala, să controleze în mod eficace Iranul de nord-est (provincia Chorasan). În anii 747—750 e.n., dinastia omeiazilor a fost răsturnată de dinastia abasizilor, iar aceștia au fost ridicați la putere de către o armată de chorasani musulmani, formată din imigranți arabi și din autohtoni locali iranieni convertiți. Bagdad, unde abasizii

şi-au aşezat capitala în anul 762 e.n., era tot atît de bine plasat pentru a le asigura legătura cu rezervorul lor de forţe militare pe cît fusese Ctesiphon pentru a le asigura domnitorilor arsacizi ai Imperiului part legătura cu aceeaşi regiune, cunoscută sub numele de Partia înainte de a fi fost numită Chorasan. Bagdad însă se afla prea departe spre răsărit pentru a permite guvernului stabilit acolo să controleze Apusul îndepărtat al lumii islamice. Abasizii nu au reuşit niciodată să-şi extindă autoritatea asupra teritoriului musulman din Spania, Marocul şi-a întrerupt aproape imediat legăturile cu abasizii, Tunisia i-a urmat curînd exemplul, iar vicecregii pe care guvernul din Bagdad îi trimitea în Egipt obişnuiau să fondeze dinastii locale proprii, continuînd, în acelaşi timp, să-şi proclame loialitatea faţă de suveranii din îndepărtatul Irak.

În realitate, arabii nu au reuşit niciodată să sudeze dominioanele lor foste persane şi foste romane într-o adevărată unitate politică. Linia care diviza Asia de sud-vest şi bazinul mediteranean într-o parte iraniană şi o parte romană a putut fi desfiinţată doar în aparenţă de către fondatorii de imperiu arabi. Această linie istorică de separare a ieşit însă din nou la iveală în anul 657 e.n., cînd împotriva lui Ali din Kufa s-a ridicat Moawiya din Damasc. Cantonamentul arabilor musulmani din Kufa fusese stabilit în apropiere de Hira, fostul cartier general al grănicerilor arabi din cel de-al doilea Imperiu persan. Moawiya din Damasc păşise pe urmele ghasanizilor, care fuseseră grănicerii arabi ai Imperiului roman. Linia despărţitoare istorică a reapărut în anii 747—760 e.n., cînd cantonamentele arabe de-a lungul extremităţii pustiului din Siria au fost atacate de către chorasanii insurgenţi. În epoca modernă, aceeaşi fisură a reapărut în secolul al XVI-iea e.n., cînd Impe-

riul roman de răsărit de sub dominația turcilor otomani s-a ciocnit de al treilea Imperiu persan, aflat în mîna turcilor safavizi.

Putea oare această fisură să fie colmatată de către statul arab ? În principiu, acest lucru ar fi fost posibil dacă califatul arab ar fi adoptat practica guvernului primului Imperiu persan de a face un turneu anual prin capitalele sezoniere, așezate în orașe ce fuseseră anterior capitalele imperiilor pe care noii fondatori de imperiu le cuceriseră și le anexaseră. În virtutea modului lor de viață, arabii erau mai mobili decît fuseseră perșii. Perșii trăiau pe platourile înalte ; majoritatea arabilor erau păstori nomazi, obișnuiți să migreze de două ori pe an între pășunile lor de iarnă și cele de vară ; minoritatea urbană era și ea tot atît de mobilă, căci însoțea caravanele ; și aceasta fusese în special îndeletnicirea populației kuraișe, comunitatea mercantilă care-și avea sediul la Mecca și din care se trăgeau Mahomed, Ali, omeiazii și abasizii.

În plus, serviciile publice ale califatului ar fi putut parcurge drumurile fără prea multă greutate, căci documentele lor nu erau însemnate pe tăbliță voluminoase de argilă, ci la început pe papirus și mai tîrziu pe hîrtie. Arabii au monopolizat sursa de aprovizionare cu papirus cînd au cucerit Egiptul ; învățaseră meșteșugul de a face hîrtie de la chinezi, cînd veniseră în contact cu ei în urma cuceririi Transoxaniei. Dacă arabii ar fi cunoscut practica primului Imperiu persan și ar fi înțeles avantajele ei, poate că ar fi urmat acest precedent. Ar fi putut să-și strămute capitala de la Medina nu într-un singur punct fix, ci într-un număr de capitale sezoniere, așezate în orașe bine plasate, care avuseseră deja un rol istoric și acumulaseră astfel prestigiu. Dacă califatul s-ar fi hotărît să-și petreacă o parte din timpul anului, de exemplu,

la Ctesiphon, Antiohia şi Alexandria, ar fi reuşit poate în încercările pe care le-a făcut de a încorpora restul Imperiului roman printre teritoriile sub dominaţia sa şi, în acelaşi timp, ar fi evitat răscoala chorasanilor în anii 747—750 e.n., o revoluţie ce a dat califatului o lovitură de pe urma căreia nu şi-a mai revenit niciodată pe deplin.

6. ALEGEREA CAPITALELOR PE CONSIDERENTE DE STRATEGIE

Înțelesul literal al cuvîntului „strategie" este „politica în ducerea războiului" și în acest sens a și fost folosit inițial cuvîntul; dar poate fi folosit și în domenii nemilitare de activitate, de exemplu în politica de amplasare a orașelor-capitale — domeniu ce formează obiectul prezentului capitol. Desigur, considerentele strategice care determină amplasarea unei capitale pot fi de ordin militar și adesea acesta a și fost cazul; ele pot fi însă și de ordin demografic sau cultural. Amplasări strategice de capitale care au avut în vedere asemenea considerente nemilitare sînt, de asemenea, tratate în acest capitol. Diversele domenii ale politicii nu pot fi izolate unele de celelalte, căci chiar atunci cînd unul dintre considerente, de exemplu cel militar, a avut precădere, s-ar putea ca și alte considerente, de ordin demografic sau cultural de exemplu, să fi jucat un rol oarecare.

Dacă vom începe însă prin a examina acele amplasamente strategice de capitale la care considerentele militare au fost preponderente, vom putea deosebi diferite strategii militare pentru așezarea orașelor-capitale.

Una dintre aceste strategii militare, cu aspect negativ, urmărește, pur și simplu, asigurarea unei posibilități de refugiere în caz de primejdie. Se știe că, la izbucnirea războiului civil în Anglia, guvernul regal s-a mutat de la Westminster, care se afla direct în raza de

acțiune a puternicei și ostilei City din Londra, mai sus, pe valea Tamisei, la Oxford, dincolo de bariera naturală a dealurilor Chiltern. În China, dinastia Chou, după ce năvălitorii barbari le-au devastat capitala lor Hao (Cingchou) „dintre trecători" în anul 771 î.e.n., s-a retras în anul 770 î.e.n. într-o nouă capitală, la Loyang, dincolo de cheile Fluviului Galben. După capturarea de către barbarii Chin, în anul 1126 e.n., a orașului Kaifeng, capitala inițială a dinastiei Sung, așezată într-un loc potrivit din punct de vedere administrativ, acolo unde Marele Canal din vremea aceea făcea joncțiune cu Fluviul Galben, dinastia Sung și-a stabilit o nouă capitală la Hang-Chou, în Chekiang. Acest amplasament nu era potrivit în nici un fel, nici chiar pentru administrarea Chinei de sud, dar aici Sung erau apărați printr-o rețea de drumuri de apă, inclusiv cursul inferior al fluviului Yangtzi, de atacurile cavaleriei barbarilor din nord, care găsiseră un teren propice în cîmpia Chinei de nord. În jumătatea de apus a Imperiului roman, în anul 404 e.n., Honorius a abandonat capitala sa Milano, bine amplasată în cîmpia Italiei de nord, dar expusă din punct de vedere militar, și a mutat-o la Ravenna, în marginea cîmpiei din sud-est, unde era apărată printr-un brîu de mlaștini.

În lumea islamică, dinastia omeiazilor s-a refugiat în Andaluzia și și-a stabilit o nouă capitală la Cordoba, după ce abasizii și idrisizii îi răpiseră toate fostele sale teritorii din Asia și Africa, inclusiv fosta lor capitală Damasc. În 836 e.n., califul abasid Al-Mutasim s-a retras pe fluviul Tigru în sus, de la Bagdad la Samara, așa cum Carol I s-a retras pe Tamisa în sus, de la Westminster la Oxford, iar dinastia abasidă nu și-a mutat capitala înapoi la Bagdad pînă în anul 892 e.n. Agresorul de care fugea Al-Mutasim nu era un parlament răzvrătit și nici o dinastie rivală sau un invadator străin de dincolo de frontierele teritoriilor stăpînite de

el, ci propriile sale gărzi turce, care se răsculaseră. Ca și califul Al-Mutasim și regele Carol I al Angliei, prinții-episcopi ai Kölnului și-au transferat reședința și sediul guvernului pe Rin în sus, la Bonn, pentru a scăpa de tulburările din Köln, un oraș-stat cu regim monarhic, ai cărui cetățeni erau recalcitranți. În lumea islamică, la începutul capitolului modern al istoriei sale, dinastia safavidă, a cărei patrie ancestrală se afla în Azerbaidjan și care făcuse din capitala provincială a Azerbaidjanului, Tabriz, capitala unui imperiu în care încorporase în întregime Irakul și Iranul, și-a strămutat capitala de la Tabriz la Ispahan, la marginea de sud-est a platoului iranian, pentru a nu se găsi în calea dușmanilor săi osmanlii, după ce aceștia demonstraseră superioritatea forței lor militare ocupînd temporar Tabrizul și anexînd definitiv Irakul. Dinastia safavidă a disimulat adevărul umilitor că Ispahanul era o capitală de refugiu împodobindu-l cu o arhitectură magnifică, iar Ludovic al XIV-lea a recurs la același procedeu pentru a-și acoperi retragerea de la Paris la Versailles. Nu trebuie să ne lăsăm orbiți de somptuozitatea palatului din Versailles ; semnificația lui rezidă în distanța care-l desparte de Paris, căci aceasta dă măsura temerilor pe care i le inspira regelui propria sa capitală — temeri justificate mai tîrziu prin modul în care Parisul s-a purtat cu Ludovic al XVI-lea.

În istoria decăderii și prăbușirii Imperiului roman, Ravenna, îndărătul mlaștinilor sale, s-a dovedit a fi o capitală-refugiu mai puțin sigură decît Constantinopolul pe peninsula sa. Constantinopol a fost oraș-capitală timp de șaisprezece secole, de la întemeierea sa în anul 324 e.n., pînă ce a fost înlocuit de Ankara, în 1923, iar în cursul acestor șaisprezece secole Constantinopolul a fost luat prin asalt numai de două ori și a capitulat numai o singură dată, în ciuda atîtor asedii suferite.

Veneţienii şi complicii lor, „cruciaţii" francezi, în faţa cărora oraşul a capitulat în 1203 e.n., l-au luat din nou cu asalt în 1204 e.n. [1], iar osmanliii, în 1453; dar în 626 supravieţuise unui asalt concentric al avarilor dinspre partea europeană şi al perşilor dinspre malul asiatic al Bosforului ; în anii 674—678, şi din nou în anii 717—718, a fost asediat de către arabi, cînd aceştia se aflau la apogeul puterii lor, pe mare, ca şi pe uscat, de fiecare dată cu urmări dezastruoase pentru asediatori ; în războiul romano-bulgar din 913—927, ţarul Simion al Bulgariei a eşuat de două ori — în 913 şi din nou în 924 — în faţa zidurilor de apărare ale Constantinopolului, atunci cînd s-a apropiat de ele ca duşman, după ce fusese crescut înăuntrul lor. De fapt, atacurile lui Simion împotriva Constantinopolului aveau mai puţine şanse decît cele ale perşilor şi ale arabilor, căci pe vremea lui Simion flota Imperiului roman de răsărit avea controlul necontestat al mării şi al hinterlandului anatolian al Constantinopolului, putînd furniza oraşului provizii pe care bulgarii nu reuşeau să le intercepteze, după cum în timpul războiului ateno-peloponeziac din anii 431—421 î.e.n., peloponezienii n-au putut împiedica aprovizionarea de pe mare a oraşului Atena, deşi au invadat şi au devastat zona rurală pînă la „zidurile lungi" ce legau Atena de porturile ei. Ruşii au atacat Constantinopolul de patru ori de pe mare — în 860, 907, 941 şi 1043 —, iar primul dintre aceste atacuri a fost cel mai periculos, deoarece a venit ca un trăsnet din senin, şi aceasta într-un moment cînd armata Imperiului roman de răsărit se afla în campanie la frontiera romano-arabă din Anatolia de răsărit. Totuşi, acest prim atac, ca şi următoarele trei au eşuat.

[1] In 1203 cruciaţii au intrat în Constantinopol pentru a-l restabili pe tron pe Isaac al II-lea. După moartea acestuia, în 1204 au luat cu asalt oraşul şi au pus pe tron un nou împărat. — *Nota trad.*

Chiar după ce osmanliii au încercuit Constantinopolul, traversînd Dardanelele în 1355 și punînd stăpînire atît pe hinterlandul european, cît și pe cel asiatic al capitalei romane de răsărit, Constantinopolul a rezistat timp de aproape un secol, ca o enclavă necucerită în teritoriul Imperiului otoman în continuă expansiune.

Poziția adecvată a Constantinopolului pentru o capitală de imperiu ce îmbrățișa întregul bazin mediteranean și pentru importul de provizii aduse pe mare din locuri îndepărtate a fost deja discutată într-un capitol anterior al acestei cărți. Topografia așezării se preta admirabil la fortificarea acestui oraș de refugiu, care a fost practic de necucerit înainte de inventarea artileriei și, mai recent, a avioanelor de bombardament. Zona fortificată dinăuntrul granițelor strîmte inițiale ale orașului-stat colonial elen Bizantyum, așezat la capătul peninsulei dintre Marea de Marmara și Cornul de Aur, putea fi și a fost treptat extinsă. Întinderea orașului Bizantyum fusese deja mult depășită prin extinderea orașului lui Constantin. Iar zidul de apărare al lui Constantin, care se întindea de la Marea de Marmara pînă la Cornul de Aur, cuprindea o suprafață considerabil mai mică decît zidul triplu ridicat în 413, sub domnia lui Theodosiu al II-lea și care mai supraviețuiește. Zidurile dinspre mare au fost construite de prefectul orașului, Cyrus, în anul 439; și, cu toate că acestea nu se puteau compara cu zidurile dinspre uscat în privința masivității și calității construcției, ele nu au putut fi, totuși, escaladate cu ușurință în 1204 de către venețieni și francezi.

Dealtfel, zidurile ce împrejmuiau orașul propriu-zis nu erau principalele fortificații care îl apărau. Peninsula dintre Marea de Marmara și Cornul de Aur este o excrescență a unei peninsule mai mari dintre Marea de Marmara și Marea Neagră, și în anul 507 sau 497, prevă-

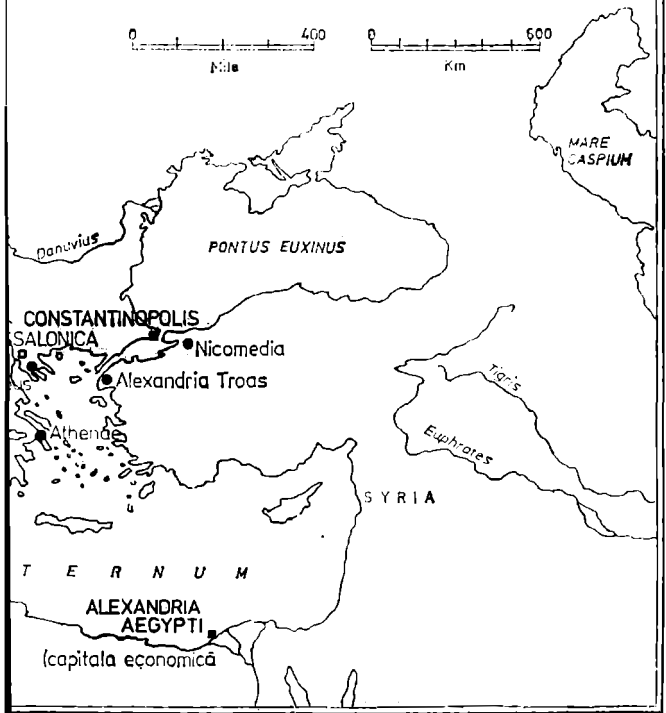
zătorul împărat Anastasiu I — amintindu-și de năvălirile goților în hinterlandul european al Constantinopolului de-a lungul unui secol întreg începînd din anul 378 — a construit „Zidul lung", de la Selymbria, pe țărmul Mării de Marmara, pînă la un punct de pe țărmul Mării Negre între Podima și lacul Derkos, unde se afla o garnizoană permanentă cu un comandant care se pare că era în același timp, *ex officio*, guvernatorul civil al zonei cuprinse între „Zidul lung" și zidul de apărare dinspre uscat al orașului Constantinopol ridicat de Theodosiu. Spiritul prevăzător al lui Anastasiu și-a găsit justificarea cînd, după moartea lui Justinian I, în 565, s-a prăbușit apărarea frontierei europene a imperiului și *Völkerwanderung* a popoarelor slave s-a revărsat peste Peninsula Balcanică de la cursul inferior al Dunării spre sud, pînă în Laconia. La adăpostul „Zidului lung", guvernul imperial roman s-a aflat în siguranță la Constantinopol și nu întîmplător, în 1912—1913, cînd rămășițele europene ale dominioanelor Imperiului roman de răsărit, trecute prin avatarurile stăpînirii otomane, au fost invadate cu și mai mare iuțeală de armatele statelor din Balcani cotropite de Imperiul otoman, armata turcă a reușit să oprească înaintarea impetuoasă a armatei bulgare de-a lungul unei linii — linia Ceatalia — ce coincidea aproximativ cu traseul zidului lui Anastasiu.

Cît de puternică era presiunea exercitată de inamic asupra fortăreței Constantinopol în secolul al VII-lea e.n. reiese din faptul că, în anul 618 sau 619, însuși eroicul împărat Herakleios era hotărît s-o evacueze și numai cu mare greutate a putut fi împiedicat ; iar în anul 662, împăratul Constans al II-lea, nepotul lui Herakleios, și-a transferat capitala imperiului la Siracusa. După asasinarea lui Constans la Siracusa în anul 668, capitala a revenit însă imediat la Constantinopol ; și tot aici s-a întors în 1261 de

BRITANNIA
Rhenus
AUGUSTA
TREVIRORUM
GALLIA
MEDIOLANUM
Rhodanus
Padus
RAVENNA
HISPANIA
Tiberis
ROMA
Panormus
Lilybaeum
Messana
Syracusae
Carthago
AFRICA

HARTA 5. **Fostele** capitale și capitalele potențiale ale Imperiului roman

- ■ ROMA — Foste capitale ecumenice
- ▫ RAVENNA — Foste capitale regionale
- ● Athenae — Capitale potențiale



la Niceea — sediul capitalei-refugiu a principalului fragment ce a supravieţuit din Imperiul roman de răsărit după cucerirea Constantinopolului şi ocuparea de către veneţieni şi francezi, în 1204 şi ulterior, a celei mai mari părţi a teritoriilor europene stăpînite de Imperiul roman de răsărit.

Un oraş-capitală se abate de la rolul său adevărat dacă e transformat în ascunzătoare pentru un guvern care a încetat să se apere şi să-şi administreze dominioanele din afara zidurilor capitalei-fortăreţe ; o capitală-fortăreaţă însă poate avea şi o funcţie alternativă. Ea poate servi drept bastion celorlalte dominioane ale guvernului, şi acest serviciu pozitiv l-a făcut Constantinopol în numeroase rînduri. Amplasamentul fericit şi unic al Constantinopolului ca loc de întîlnire a căilor de comunicaţie maritime şi de uscat a fost deja subliniat anterior şi în acest context s-a arătat că, în afară de convenabilitatea ce o prezenta din punctul de vedere al administrării şi aprovizionării, acest amplasament avea o valoare strategică în sensul literal militar la data cînd capitala Imperiului roman fusese aşezată acolo. Situată între cele două secţiuni ale frontierei Imperiului ce au fost supuse celei mai mari presiuni în secolul al IV-lea şi ulterior — anume cursul inferior al Dunării şi cursul mijlociu al Eufratului —, Constantinopol avea o poziţie propice ca bază interioară pentru apărarea simultană, în adîncime, a ambelor acestor frontiere ; şi cu toate că după anul 565 apărarea cursului inferior al Dunării s-a prăbuşit, Constantinopolul, înăuntrul zidului lui Anastasiu, a servit după aceea drept cap de pod european pentru inima imperiului din Anatolia ; această inimă a apărat-o împotriva invaziei din Europa într-o vreme cînd imperiul îşi concentra toată puterea militară ce-i mai rămăsese pentru a apăra Anatolia împotriva invaziilor din Asia ; iar după ce

presiunea dinspre Asia a depășit punctul său culminant, fortăreața Constantinopol a jucat rolul strategic de port de pornire, de unde fostele dominioane ale imperiului din Peninsula Balcanică au fost treptat recucerite.

Constantinopol a devenit capul de pod european al Imperiului roman de răsărit, precum și capitala sa, contrar intențiilor și dorințelor guvernului imperial roman. A devenit o fortăreață de frontieră, deoarece fostele dominioane ale imperiului din sud-estul Europei fuseseră cotropite de barbari pînă la porțiunea apuseană a „Zidului lung" al lui Anastasiu. În Egiptul faraonilor, capitala a fost în mod deliberat mutată în secolul al XIII-lea î.e.n. din interior, de la Theba, la Ramses, în colțul de nord-est al deltei, pentru a servi drept bastion Egiptului, atunci cînd zona de apărare a Imperiului egiptean, ce fusese cucerită de către faraonii dinastiei a XVIII-a, a căzut treptat sub stăpînirea hitiților. În al doilea deceniu al secolului al XII-lea, ultimele rămășițe ale Imperiului egiptean din Asia fuseseră măturate de *Völkerwanderung* a „popoarelor mării", a căror înaintare nu a putut fi oprită și respinsă decît după ce au ajuns pe țărmul deltei. Ramses a continuat să fie capitala Egiptului atîta timp cît Egiptul a continuat să se afle sub presiune dinspre Asia. În secolul al XI-lea î.e.n., rolul orașului Ramses [1] a fost preluat de orașul vecin Tanis, dar capitala nu a revenit la Theba.

În lumea chineză, capitalele așezate foarte aproape una de cealaltă în „Țara dintre trecători" — capitalele succesive din acest district ale dinastiilor Chou de vest, Chin, Han de vest, Sui și Tang — au fost fortărețe de frontieră împotriva barbarilor nomazi euroasieni. Rolul lor strategic a fost deci același ca

[1] *Ramses* — oraș în estul deltei, lîngă Tanis, denumit astfel după Ramses al II-lea, care a domnit 67 de ani (1292—1225 î.e.n.) și a ridicat nenumărate construcții. — *Nota trad.*

cel al Constantinopolului în cursul perioadei de un secol și jumătate, începînd din anul 565 e.n. În perioadele ulterioare ale istoriei chineze au existat două cazuri cînd capitala Chinei a fost așezată la Nanking, o așezare potrivită atît pentru administrarea țării, cît și pentru aprovizionarea capitalei, dar a fost apoi transferată la Peking, în colțul cel mai nordic al cîmpiei de nord a Chinei, și în ambele cazuri motivul mutării a fost de ordin strategic. Cel de-al treilea împărat din dinastia Ming, Yung-Lo, și-a mutat capitala de la Nanking la Peking în anul 1421 e.n. pentru a putea face față, din acest oraș de frontieră, primejdiei reîntoarcerii foștilor stăpînitori mongoli ai Chinei, pe care tatăl lui Yung-Lo îi izgonise. În 1949, după ce actualul regim comunist a răsturnat regimul Gomindan în China continentală, comuniștii și-au strămutat capitala de la Nanking, unde și-o stabilise Gomindanul, la Peking.

Aceleași considerente strategice care i-au făcut atît pe împăratul Yung-Lo, cît și pe președintele Mao să mute capitala Chinei de la Nanking la Peking i-au făcut pe incași să-și mențină capitala la Cuzco, capitala inițială a nucleului Imperiului incas. Atunci cînd incașii au dezvoltat din acest nucleu un imperiu ce îmbrățișa toate șesurile, ca și toate platourile lumii andine, Cuzco, care se afla la marginea extremă de răsărit a Imperiului incas, pe partea dinspre Atlantic a cumpenei apelor dintre Oceanul Pacific și Oceanul Atlantic, a devenit cu totul necorespunzător atît în ceea ce privește administrarea imperiului, cît și aprovizionarea capitalei, însă centrul de gravitate demografic și economic al lumii Anzilor nu se afla în marginea extremă a platourilor, ci la șes. Cu toate acestea, pînă la venirea neașteptată și neprevizibilă a spaniolilor *via* mare, frontiera amenințată a Imperiului incas nu era coasta Pacificu-

lui, ci *montaña* [1] acoperită de junglă ce coboară spre pădurea Amazoanelor. Acesta era locul de unde lumea andină fusese invadată de barbari în trecut și de unde era amenințată cu noi invazii în viitor. Cuzco, ca Peking în 1421, ca și Constantinopolul după 565, a fost o fortăreață-capitală servind drept bastion înaintat al imperiului pe cea mai vulnerabilă dintre frontierele sale.

După cum s-a mai arătat, Peking a fost ales drept capitală a Chinei de către cuceritorii barbari — mai întîi kinii din Manciuria și apoi mongolii — înainte de a fi fost adoptat de dinastia chineză autohtonă Ming; iar cînd, în anul 1644 e.n., dinastia Ming a fost înlocuită de o nouă hoardă de cuceritori barbari, manciurienii, dinastia Ching (manciuriană) a menținut capitala Chinei la Peking, unde fusese retransferată de dinastia Ming. Motivul strategic al dinastiei Ching însă a fost exact opus celui al dinastiei Ming, și anume același motiv care îi determinase pe predecesorii barbari ai dinastiei Ching, kinii și mongolii, să-și stabilească capitala la Peking și care îi făcuse pe cuceritorii hicsoși ai Egiptului să-și așeze capitala la Avaris. Dinastia Ming s-a stabilit la Peking pentru a-i împiedica pe barbarii din nord să recucerească China. Kinii și mongolii și-au așezat capitala la Peking, iar dinastia Ching a menținut-o acolo, demonstrînd astfel că China era sub stăpînirea unei hoarde de cuceritori barbari care guvernau China dintr-un punct periferic al țării, dar în apropierea „rezervorului" (termenul expresiv al lui Owen Lattimore) de unde își procurau forțe militare barbare.

Toți făuritorii străini de imperii — barbari sau „civilizați", după propria lor apreciere — depind de asemenea „rezervoare" militare pentru a-și putea menține stăpînirea asupra supușilor lor și, în consecință, în anumite cazuri, pe

[1] La Montaña, formată din piemontul andin și o vastă cîmpie aluvionară. — *Nota trad.*

lîngă cazul chinezilor, necesitatea de a avea acces la un „rezervor" a constituit un considerent determinant în amplasarea capitalei unui imperiu. Cuceritorii asiatici hicsoşi ai Egiptului şi-au aşezat capitala la Avaris, în colţul de nord-est al deltei, în apropierea „rezervorului" din Palestina şi Siria. Omeiazii şi-au aşezat capitala la Damasc, oraş care a fost şi este principalul port al deşertului pe marginea interioară a „Cornului fertil" şi care, prin urmare, era uşor accesibil triburilor arabe nomade, care procurau Imperiului omeiazilor forţele necesare armatei sale pentru a se putea menţine şi extinde. „Rezevorul" de forţe militare al abasizilor, care i-au înlocuit pe omeiazi, nu era Arabia, ci Chorasan, în nord-estul Iranului, astfel încît şi-au aşezat capitala la Bagdad, pe ţărmul sting al fluviului Tigru, unde nu erau despărţiţi de Chorasan prin bariera fluviului. Pentru acelaşi motiv, făuritorii arsacizi ai Imperiului part, care, ca şi abasizii, porniseră de la Chorasan, şi-au aşezat capitala la Ctesiphon, ceva mai jos pe Tigru, pe acelaşi mal al fluviului ca şi Bagdad.

Ctesiphon, pe malul răsăritean al Tigrului, era suburbia oraşului grec Seleucia, de pe malul apusean al fluviului, fosta capitală a statului succesor desprins din dominioanele primului Imperiu persan din Asia de către fondatorul dinastiei seleucide, Seleucus I Nicator ; dar şi Seleucus, aşa cum s-a mai arătat, şi-a construit peste puţin timp a doua capitală la Antiohia-pe-Oronte, iar aceasta a redus la un rol secundar prima capitală, deşi Seleucia era mult mai convenabil situată decît Antiohia, atît în privinţa administraţiei, cît şi a aprovizionării. Antiohia a prevalat însă asupra Seleuciei deoarece se afla în apropierea ţărmului răsăritean al Mediteranei şi de aceea era mult mai bine plasată decît Seleucia pentru a-şi procura rezerve de forţe militare din Grecia. Statul seleucid succesor al primului Imperiu persan în

Asia a avut un rival în statul ptolemeic succesor al Imperiului persan în Egipt ; cele două puteri se concurau pe piața Greciei pentru achiziționarea de soldați mercenari. Fiecare trebuia să-și importe mercenarii pe mare ; iar capitala Imperiului ptolemeic, Alexandria-pe-Nil, în colțul de nord-vest al deltei, era mai bine plasată decît Antiohia pentru acest scop, deși amplasamentul ei era și mai excentric (în sens literal) decît era poziția Antiohiei în ceea ce privește problemele administrative și de aprovizionare. Rutele maritime din bazinul răsăritean al Mediteranei, care reprezentau linii vitale militare pentru Imperiile ptolemeic și seleucid, au avut pandante moderne în rutele maritime — la început în jurul Capului Bunei Speranțe și apoi prin Canalul Suez — care erau liniile vitale militare ale Imperiului britanic din India ; în consecință, primele capitale regionale ale acestui imperiu au fost amplasate, ca și capitala Imperiului ptolemeic, în porturi maritime, anume Calcutta, Madras și Bombay.

Un caz excepțional de alegere deliberată a unui loc periferic pentru o capitală îl reprezintă transferarea, de către Petru cel Mare, a capitalei Imperiului rus de la Moscova, capitală pe care imperiul o moștenise de la nucleul său istoric, la St. Petersburg (în prezent Leningrad), un oraș nou pe care Petru l-a ridicat *ex nihilo* în mlaștinile de la gurile fluviului Neva. Amplasamentul Petersburgului în Rusia este comparabil cu cel al Alexandriei în Egipt ; St. Petersburg a fost și el așezat în colțul extrem de nord-vest al întinderii cultivate și populate a țării a cărei capitală urma să fie. Atracția pe care o prezenta locul era aceeași : o fereastră spre mare și, la fel ca Alexandria și Antiohia, St. Petersburg a servit simultan pentru două scopuri strategice. Una din funcțiile sale era de ordin militar ; Petru a construit orașul, făcîndu-l capitala sa, ca un prim pas în vederea smulgerii stăpînirii navale a Balticei din mîinile

Suediei. În același timp, a folosit această fereastră spre mare ca o deschidere pentru importul în Rusia al culturii lumii occidentale ; și din acest punct de vedere, St. Petersburg era un pandant al Alexandriei și Antiohiei, căci importurile seleucizilor și ptolemeilor din Grecia nu erau numai de natură militară. Seleucizii, în orice caz, erau dornici de a importa cultură elenă și fapt este că sub regimul lor elenismul a căpătat priză la multe popoare ncelene de sub stăpînirea lor, două excepții de seamă fiind evreii și perșii (în înțelesul limitat al poporului din provincia Fars).

7. ORAŞELE-CAPITALE, CREUZETE ŞI BUTOAIE CU PULBERE

Am arătat că oraşele-capitale, ca şi celelalte oraşe, trebuie să-şi plătească importurile de alimente producînd mărfuri de export de valoare echivalentă şi că, în cazul cînd nu mai pot face faţă obligaţiilor asumate, au de suportat soarta inevitabilă a unui oraş nesolvabil : sărăcesc, populaţia lor se reduce ca număr (aşa cum populaţia Constantinopolului s-a redus în cursul sfertului de mileniu 1204—1453 e.n.), decad şi, în cele din urmă, sînt abandonate.

Am arătat, de asemenea, că exporturile unui oraş-capitală sînt de natură deosebită. O capitală nu exportă mărfurile obişnuite care se vînd pe piaţa hinterlandului său economic. Mărfurile caracteristice ale capitalei sînt mărfurile de lux, produse pentru o elită privilegiată : domnitorul, membrii curţii sale şi funcţionarii săi civili şi militari, avînd prioritate aceia dintre ei care îşi îndeplinesc serviciul chiar în capitală. Departe de a socoti că aceste mărfuri scumpe de lux pot reprezenta o sursă de profit pentru buzunarul particular sau pentru veniturile publice, domnitorul şi curtenii săi le consideră ca însemne de onoare, a căror valoare de prestigiu s-ar reduce dacă ar fi distribuite tuturor — aceasta cu atît mai mult dacă curtea ar avea prostul gust de a le pune în vînzare pe piaţă.

E adevărat că o industrie de lux înfiinţată la început pentru a aproviziona curtea va putea,

în cele din urmă, să cîştige piaţa mondială pentru un anumit fel de mărfuri de lux. Pînă nu de mult, croitorii londonezi stabileau moda pentru îmbrăcămintea de lux bărbătească, iar cei din Paris, pentru îmbrăcămintea de lux feminină pretutindeni unde lumea se îmbracă după moda occidentală, iar originile acestor două imperii industriale pot fi regăsite în impulsul dat în trecut de către curţile de la St. James [1] şi de la Luvru. În general însă, exporturile prin care oraşele-capitale şi-au plătit importurile, după cum s-a mai menţionat, nu au fost mărfurile de lux, ci serviciile militare şi administrative. Concret, capitalele au exportat mandarini, jandarmi şi soldaţi. Capitalele au asigurat conducerea şi securitatea imperiilor (împotriva ameninţărilor păcii atît dinăuntru, cît şi din afară) şi aceste servicii, ca şi produsele de lux ale capitalei, nu erau puse pe piaţa liberă. Ele au fost impuse tuturor supuşilor domnitorului de pe întreg teritoriul stăpînit de el şi de cele mai multe ori nu erau binevenite pentru mulţi dintre cei siliţi să le accepte. Se poate vedea deci din cele de mai sus că un oraş-capitală îşi plăteşte obligaţiile ca orice alt oraş, dar că contul său de credit şi debit are un caracter deosebit. Nu e deci de mirare că şi rolul social şi cultural al unei capitale era în aceeaşi măsură deosebit. Capitalele au fost creuzete culturale şi, totodată, butoaie cu pulbere sociale.

Capitalele au jucat rolul de creuzete, atrăgînd imigranţi din diverse locuri, cu diverse limbi materne, diverse obiceiuri şi moravuri şi din diverse clase sociale. Ele au atras aceşti recruţi eterogeni în primul rînd din provinciile statului ce se aflau sub stăpînirea guvernului din capitală, dar i-au atras şi din regiuni de dincolo de frontierele statului. Imigrarea într-o

[1] Palat construit de Henric al VIII-lea la Londra — reşedinţa regală britanică într-o anumită perioadă. — *Nota trad.*

capitală a fost în unele cazuri forțată, în alte cazuri voluntară. Populația unei capitale putea fi recrutată dintre deportați și aventurieri, și ambele aceste categorii de imigranți deveneau rezidenți indezirabili într-un oraș ai cărui locuitori erau, prin însăși prezența lor, în măsură să influențeze soarta guvernului ce-și avea sediul acolo, influențînd în consecință, în mod indirect, soarta celorlalți supuși, din toate teritoriile aflate sub stăpînirea acelui guvern.

O categorie de imigranți forțați sau numai semivoluntari într-un oraș-capitală o reprezenta nobilimea provincială, inclusiv membrii fostelor familii suverane regale locale, care fuseseră demise sau subordonate. Chin Shih Huang-ti, care a fost cel mai radical și mai crud dintre toți făuritorii de imperii din toate vremurile, a deportat, spune-se, în capitala sa imperială, Hsienyang, nobilimea din toate celelalte șase state locale chineze, pe care le-a lichidat, după ce le-a cucerit și le-a anexat teritoriile la Chin. Aceasta a fost una dintre măsurile de mînă forte care a provocat după moartea sa o revoltă generală împotriva regimului instaurat de el. În Japonia, regimul Tokugawa a instituit într-o perioadă ulterioară aceeași practică într-o formă mai modernă și, în acest fel, mai eficientă. Șogunii Tokugawa nu au lichidat principatele locale cînd și-au întins stăpînirea efectivă asupra întregii Japonii. I-au forțat însă pe *daimio* [1] locali să locuiască în fiecare an o anumită perioadă de timp la cartierul general al regimului Tokugawa, orașul Yedo (actualul Tokio). De asemenea, i-au silit pe *daimio* să-și lase membrii familiilor la Yedo ca ostateci, pentru a se asigura de buna lor comportare pe timpul cînd își reluau reședința în propriile lor principate. În plus, regimul a căutat în mod deliberat să-i distrugă din punct de vedere financiar, speculînd asupra amorului lor propriu. Un *daimio* s-ar fi simțit înjosit dacă în

[1] Baron feudal japonez. — *Nota trad.*

timpul şederii sale la Yedo nu ar fi trăit pe picior mare, ceea ce depăşea posibilităţile sale.

Forţînd nobilimea provincială să vină în capitală, Chin Shih Huang-ti şi şogunii Tokugawa au făcut acelaşi lucru pe care l-au făcut şi guvernele oraşelor-state din Italia medievală atunci cînd au silit nobilimea rurală din teritoriile lor respective să achiziţioneze case în oraş şi să-şi petreacă o parte din timp acolo. În Franţa, sub domnia lui Ludovic al XIV-lea, acelaşi rezultat a fost obţinut printr-o metodă mai blîndă. Copiii sau nepoţii nobililor provinciali, care înainte dispuneau de suficientă putere pe plan local pentru a dezlănţui *Fronda*, au fost transformaţi în curteni, atît de strîns legaţi de plăcerile vieţii din Paris şi de la Versailles, încît, dacă ar fi fost exilaţi pe moşiile lor provinciale, nu s-ar mai fi simţit eliberaţi, ci izgoniţi. În Anglia, achiziţionarea de case în oraşul Westminster de către nobilii şi episcopii provinciali pare să fi fost voluntară. Întrucît era sediul Curţii şi al Parlamentului, Westminster era sediul puterii, iar un magnat provincial care aspira să participe întrucîtva la putere nu ar fi putut intra în competiţie dacă nu ar fi posedat o casă proprie unde să descindă cînd venea în capitală.

Altă categorie de imigranţi în oraşele-capitală au reprezentat-o elita artiştilor şi artizanilor din provincii şi de peste hotare, care erau destul de pricepuţi în diferitele lor arte şi meşteşuguri pentru a fi în măsură să lucreze în industriile de lux ale capitalei. Artiştii şi artizanii, ca şi nobilii, au fost, în unele cazuri, deportaţi cu forţa în capitală. Deportaţii în Asiria din regatul lichidat al Israelului şi ulterior deportaţii în Babylonia din regatul lichidat al lui Iuda făceau parte din aceste două categorii. Fondurile importante ce se scurgeau din provincii în capitală permiteau însă să se achiziţioneze numeroase bunuri de consum de lux, oferind astfel perspective de muncă rentabilă şi

unor imigranți voluntari de înaltă calificare, iar acești aventurieri veneau adesea de la mari depărtări, în speranța de a face avere. Un exemplu tipic în acest sens, dealtfel deja citat în această carte, este aurarul parizian Guillaume Buchier, pe care trimisul regelui Ludovic al IX-lea al Franței, călugărul Guillaume de Rubruquis, l-a descoperit practicîndu-și arta în capitala hanului mongol, la Karakorum.

A treia categorie, aceasta foarte numeroasă, de imigranți în orașe-capitale este marea armată a slujitorilor casnici — una dintre formele cele mai răspîndite de muncă înainte ca începutul și dezvoltarea industriei mecanizate și a muncii de birou să fi făcut mai rentabil și mai puțin neplăcut un serviciu în aceste domenii noi, în rapidă expansiune. Slujitorii casnici puteau fi importați în mod forțat ca sclavi. Uriașele gospodării metropolitane ale nobilimii romane și gospodăria super-uriașă a împăratului, după introducerea regimului imperial, aveau personal casnic recrutat aproape exclusiv dintre sclavi și liberți, și aceștia au jucat același rol însemnat în Bagdadul abasid și în Constantinopolul otoman pe care îl jucaseră în Roma imperială. În statele în care sclavia încetase de multă vreme să mai fie legală, necesitatea economică a continuat, pînă la cel de-al doilea război mondial, să procure o aprovizionare substanțială cu personal casnic, iar statutul lor *de facto* în Londra victoriană reiese din termenul insultător de „sclăvuleți".

Există o a patra categorie de imigranți în orașe-capitale care au avut o influență cu totul disproporționată față de numărul lor. Misionarii religiilor care făceau prozelitism se îndreptau adesea către capitala statului, intenționînd să convertească pe locuitorii ei. Socoteau că, dacă vor ajunge să se facă ascultați de domnitor sau de vreunul dintre principalii săi consilieri și executanți, aceste autorități politice vor putea îndeplini restul muncii lor. Conver-

tirea popoarelor barbare din nordul Europei la creştinismul ortodox răsăritean şi la cel occidental a fost înfăptuită în principal pe această cale scurtă. Exemple renumite reprezintă misiunea lui Augustin la curtea din Canterbury (Kent) şi misiunea lui Constantin-Chiril şi a fratelui său Metodiu la curtea din Marea Moravie.

Misiunile pe lîngă monarhi nu au avut întotdeauna succes în aceeaşi măsură. Misiunea lui Constantin-Chiril la curtea hanului khazarilor nu şi-a atins ţinta. La acea dată, curtea khazară îmbrăţişase iudaismul, preferîndu-l atît creştinismului, cît şi islamismului. Străduinţele aparent promiţătoare ale iezuiţilor la curtea împăratului mogul Akbar au eşuat însă din cauza catolicităţii lui Akbar (în sensul generic al cuvîntului) [1]. Akbar a preferat să lanseze o religie sincretică de fabricaţie proprie. Cît priveşte misiunea în aparenţă şi mai promiţătoare a iezuiţilor la curtea din Peking, aceasta a supravieţuit înlocuirii dinastiei Ming de către dinastia Chin în 1644, dar a fost zădărnicită de uneltirile altor ordine misionare creştine romano-catolice. Totuşi, chiar acele misiuni religioase care nu au reuşit să-şi atingă scopurile au influenţat în unele cazuri cultura din oraşele-capitale, unde activitatea lor misionară a rămas fără rezultate. Ele şi-au lăsat amprente asupra aspectelor nereligioase ale vieţii celor neconvertiţi din raza de acţiune a misiunii lor.

Influenţa fluxului de imigranţi exotici asupra culturii unui oraş-capitală se poate întinde foarte departe. Horaţiu, care scria pe vremea cînd Augustus era pe cale de a stabiliza regimul imperial roman, avea dreptate declarînd că cucerirea militară a Greciei de către Roma avusese drept rezultat cucerirea culturală a Romei de către Grecia. Un secol mai tîrziu, Iuvenal nu exagera punînd în gura unuia dintre

[1] În limba greacă, katholikos = universal. — *Nota trad.*

personajele sale afirmația că Roma devenise un oraș grecesc, și fără îndoială că exprima o opinie curentă a romanilor cînd același personaj exclama că nu mai poate suporta o asemenea situație și preferă să părăsească Roma pentru totdeauna. Greaca a devenit, într-adevăr, *lingua franca* [1] comună a numeroaselor hoarde de imigranți ce s-au revărsat peste Roma sau au fost mînate aici după ce Roma își impusese dominația militară și politică asupra întregului bazin mediteranean și s-ar putea ca începînd de la sfîrșitul celui de-al II-lea secol î.e.n. pînă după începutul secolului al III-lea e.n. să se fi auzit vorbindu-se mai mult greaca decît latina pe străzile Romei.

Cînd „Orontele s-a vărsat în Tibru", orașul Roma a devenit un corp străin în Latiumul său natal. Nu e de mirare că guvernul roman a făcut repetate eforturi pentru a stăvili acest curent. De asemenea, nu e de mirare că aceste eforturi au eșuat. Roma nu a fost relatinizată pînă cînd guvernul Imperiului roman nu s-a mutat din orașul care crease la început imperiul. Numai atunci cursul Orontelui a fost abătut de la Roma spre Milano, Ravenna și Nicomedia, iar în cele din urmă spre Constantinopol. Între timp, viața zilnică la Roma își urma cursul, și nici persecutarea sectelor religioase, de la bacanali pînă la creștini, nici expulzarea filozofilor greci, fie individual, fie în masă, nici discriminările față de anumite școli filozofice nu au avut vreo înrîurire mai durabilă asupra ei. „Poți să zvîrli natura afară cu furca, dar ea se va întoarce întotdeauna din nou la tine". Este în natura unui oraș-capitală să fie cosmopolit : și orice ar întreprinde guvernul care-și are sediul acolo, o capitală va continua să fie cosmopolită pînă ce își va pierde statutul de capitală.

[1] *Lingua franca* — limbă comună, formată din mai multe limbi, vorbită în locuri unde se întîlnesc mai multe naționalități, de exemplu în porturi. — *Nota trad.*

Faptul că Roma imperială a fost copleşită de elenism nu ar trebui să surprindă, în schimb este remarcabil felul în care Viena imperială a reuşit să-şi pună propria sa amprentă culturală asupra unei mulţimi de imigranţi care s-au revărsat în incinta ei din toate colţurile monarhiei habsburgice dunărene, a cărei capitală era. Viena a fost un creuzet în care noii veniţi care nu vorbeau germana şi care nici măcar nu erau occidentali au fost transformaţi în occidentali de limbă germană, purtînd pecetea specificului cultural vienez. Răsfoind astăzi cartea de telefon din Viena, se poate constata că numele de familie germane sînt în minoritate ; numele de familie cehe, slovace, poloneze, maghiare, ruse, slovene, croate şi sîrbe, socotite laolaltă, sînt preponderente ca număr. Această preponderenţă nu este surprinzătoare dacă ţinem seama că locuitorii monarhiei de limbă germană, din cadrul frontierelor sale din urmă, reprezentau circa un sfert din populaţia sa totală. Dacă însă aţi chema la telefon pe unul dintre abonaţii vienezi cu nume exotic, aţi constata că este tot atît de vienez ca orice Schmidt sau Schulz, şi aceasta chiar dacă numele lui arată că familia sa e originară dintr-una din acele regiuni ale fostei monarhii cu altă limbă maternă decît cea germană şi unde naţionalismul local s-a ridicat cu arma în mînă împotriva puterii germano-austriece sau maghiare la data cînd actualul vienez sau strămoşii săi au emigrat în oraşul a cărui pecete o poartă acum.

Dintre toate capitalele imperiilor multinaţionale, Viena a constituit o excepţie, reuşind să asimileze străinii pe care rolul său de capitală i-a adunat înăuntrul zidurilor sale. Multe guverne imperiale s-au alarmat cînd şi-au dat seama că sînt înconjurate, în propriul sediu al guvernului lor, de o populaţie urbană imi-

grată, străină de ele sau, mai rău, înstrăinată. În zilele noastre, guvernul federal al Statelor Unite — o țară cu populație de proveniență predominant europeană — se găsește legat prin constituția Statelor Unite de un oraș în care populația de culoare neagră a ajuns să fie majoritară. Acești rezidenți negri din Washington D.C. sînt cetățeni americani, iar integrarea rasială face parte din politica guvernului Statelor Unite și a majorității națiunii, astfel încît administrația din Washington nu poate face nimic pentru a schimba actuala componență rasială a orașului. Președintele și Congresul Statelor Unite nu au dreptul, chiar dacă ar vrea, să recurgă la expedientele persecuției și expulzării, așa cum au procedat Senatul și împăratul în orașul Roma.

În orice caz, aceste expediente n-au dat rezultate, după cum s-a mai arătat. Unul dintre motive a fost că aveau caracter negativ. Un expedient cu caracter pozitiv prin care un guvern imperial a încercat să-și asigure securitatea împotriva populației propriei sale capitale a constat în înrolarea unei gărzi armate. Guvernul poate recruta această gardă dintre propriii săi conaționali sau poate să-i recruteze din surse străine, dar fiecare dintre aceste alternative este cu două tăișuri, după cum istoria a și dovedit-o în unele cazuri.

Dacă garda e formată din autohtoni, aceștia vor fi, probabil, dispuși să-și folosească armele împotriva populației cosmopolite a capitalei în cazul unei răscoale. În același timp, ei pot reprezenta o amenințare și pentru patronul lor, căci vor fi conștienți că ei, ca și dînsul, sînt reprezentanți ai poporului imperial și că, prin urmare, nu trebuie să se lase inhibați în dorința lor de a juca rolul plăcut și avantajos de făuritori de regi. Așa s-a întîmplat la Roma cu pretorienii de origine italiană în ultimul deceniu al secolului al II-lea e.n. și tot astfel s-a comportat și garda franceză din serviciul co-

roanei Franței cînd, într-o perioadă crucială de la începutul revoluției franceze, a trecut de partea revoluționarilor.

Alternativa este de a recruta mercenari străini din surse atît de îndepărtate, încît să se simtă străini în sînul populației cosmopolite a capitalei. Patronul lor imperial va putea atunci spera că îi vor fi credincioși atîta timp cît el se va dovedi un platnic generos și punctual. Aceste considerente au determinat unele guverne imperiale să opteze adeseori pentru o gardă mercenară străină. Augustus a angajat o gardă de germani din pădurile Europei de nord. Succesorii săi romani din răsărit, în secolele al IX-lea și al X-lea e.n., angajau khazari din stepă, khvarizmi din Asia centrală, iar mai tîrziu i-au înlocuit sau suplimentat cu scandinavi și cu englezi („varangii"). Hanul khazar, care el însuși era evreu, angaja khvarizmi musulmani. Abasizii din Bagdad cumpărau sclavi turci din Asia centrală. Omeiazii refugiați în Andaluzia au cumpărat sclavi slavi (de unde și cuvîntul sclav) de la negustorii de sclavi franci. Padișahul otoman și-a recrutat un personal de sclavi dintre copiii supușilor săi creștini și i-a transformat pe acești sclavi foști creștini convertiți la islamism, în instrumentele sale, nu numai pentru paza propriei sale persoane, dar și pentru administrarea imperiului său, excluzînd chiar de la aceste sarcini pe coreligionarii săi născuți liberi și musulmani.Coroana franceză și papalitatea angajau gărzi elvețiene.

În cea mai mare parte a cazurilor, aceste gărzi străine au străpuns mîna ce s-a sprijinit pe ei. Așa s-au purtat gărzile franceze ale lui Ludovic al XVI-lea, ca și pretorienii împăratului Pertinax. Khvarizmii musulmani ai hanului khazar aveau obiceiul ca în momentele de criză să-i dicteze patronului lor condiții drastice. Gărzile alcătuite din sclavi turci ale abasizilor le făceau stăpînilor lor viața atît de insuportabilă la Bagdad, încît i-au silit pe califi să se refu-

gieze la Samara. Personalul de sclavi de la curtea padişahului otoman devenise atît de capricios şi de turbulent şi în acelaşi timp atît de puţin războinic, încît în 1826 Mahomed al II-lea se descotorosi de ei, masacrîndu-i pe toţi. Gărzile împăraţilor romani din răsărit, compuse din trei naţionalităţi, fac excepţie, deoarece nu au nici o menţiune negativă la activul lor, iar garda elveţiană a coroanei Franţei reprezintă un caz unic, deoarece, după ce garda franceză a trecut de partea revoluţiei, şi-a sacrificat viaţa pentru un patron care era atît de fricos, încît nu a lăsat-o să-l apere nici pe el şi nici să se apere pe ea însăşi. Cît despre garda elveţiană a papalităţii, ea n-a ajuns să fie pusă la încercare, căci în 1870, cînd armata italiană s-a aflat la poarta Vaticanului, nici nu a încercat să-i treacă pragul.

Istoria majorităţii gărzilor angajate sau cumpărate pentru a proteja pe stăpînii imperiilor în propriile lor oraşe-capitale arată că un creuzet se poate lesne transforma într-un butoi cu pulbere. Aceasta poate surveni cu atît mai uşor, cu cît gărzile imperiale nu sînt singurul element exploziv în populaţia unei capitale. Există, de asemenea, un proletariat urban în galeriile întunecoase de sub grandioasele construcţii ale capitalei. Acest proletariat este recrutat dintre imigranţii veniţi sau aduşi în capitală pentru a îndeplini unele munci inferioare ce sînt necesare şi care n-au reuşit să-şi croiască un drum în viaţă şi au decăzut (aceştia reprezintă majoritatea).

Proletariatul metropolitan nu avea multe posibilităţi de a-şi cîştiga existenţa. Într-o capitală din era premecanizării existau trei profesiuni remuneratoare : serviciul public, armata, artele şi meseriile care produceau mărfuri de lux pentru *establishment* [1]. Din punct de ve-

[1] *Establishment* (engl.) — categoriile sociale care ocupă posturile de conducere ale unei ţări. — *Nota trad.*

dere social şi cultural, proletariatul nu putea concura la primele două profesiuni, din punct de vedere tehnologic nu putea concura la cea de-a treia, dat fiind că producţia de mărfuri de lux necesita o calificare meşteşugărească. O revoltă în masă a proletariatului metropolitan putea lua guvernul imperial prin surprindere, răsturnîndu-l, pe cînd o insurecţie provincială nu avea un asemenea efect rapid, chiar dacă se petrecea pe o scară mai largă şi chiar dacă insurgenţii provinciali erau mai hotărîţi şi mai perseverenţi decît proletariatul metropolitan.

De aceea, în anumite cazuri, unele guverne imperiale au socotit că merită să acorde proletariatului său metropolitan cîte o mică pomană ca să-l îmbuneze şi să-l facă să stea liniştit. Această pomană avea să fie cît mai redusă, însemnînd pentru veniturile imperiale cea din urmă cheltuială, după stabilirea tuturor cheltuielilor pentru întreţinerea curţii, pentru plata slujbaşilor publici şi a forţelor armate. Pentru a putea răsturna *establishment*-ul existent, proletariatul metropolitan avea nevoie de sprijinul clasei mijlocii metropolitane şi al forţelor armate din capitală. În revoluţia franceză, scurta alianţă dintre aceste trei forţe a măturat totul în calea ei, dar fie burghezia, fie forţele armate sau amîndouă laolaltă au tras de obicei foloasele pe seama proletariatului metropolitan ori de cîte ori acesta a intrat în alianţă cu ele. Aşa a luat sfîrşit revoluţia franceză la Paris, precum şi consecinţele ei, revoluţiile din 1848 şi 1871. Cînd a izbucnit insurecţia *Nika* la Constantinopol, în anul 532, tronul împăratului Justinian I şi poate chiar şi viaţa sa au fost salvate nu de garda sa, ci de o mică forţă de trupe alcătuite din veterani de război.

8. ORAȘE CONSIDERATE SFINTE

Fiecare oraș — sau, mai precis spus, fiecare oraș dinaintea actualei ere a mecanizării — a fost, printre altele, într-o oarecare măsură un oraș considerat sfînt. După părerea mea, pînă în urmă cu aproximativ două sute de ani, fiecare oraș avea și un aspect religios. Nici un oraș, în nici o perioadă și în nici un loc înainte de izbucnirea și răspîndirea revoluției industriale, nu a avut exclusiv un aspect comercial, industrial, politic, militar sau religios. Orașele s-au deosebit unele de celelalte datorită predominării uneia sau alteia sau mai multora dintre aceste activități, dar niciodată datorită exclusivității uneia dintre ele. Întotdeauna au avut loc și alte activități în același timp. Orașele mecanizate, care și-au făcut apariția în Anglia secolului al XVIII-lea, s-au deosebit prin faptul fie că erau complet lipsite de aspectul tradițional religios, fie că acesta supraviețuia sub forma unor vestigii.

În orașul tradițional, clădirea publică cea mai importantă era principalul loc de rugăciune al comunității religioase predominante : catedrala, moscheea, biserica sau templul. Abia în cursul ultimelor două secole, principalul punct de reper arhitectural dintr-un oraș tipic a încetat de a mai fi minaretul, clopotnița sau pagoda, lăsîndu-i locul un coș de fabrică sau un hotel înalt, un bloc de birouri sau de apartamente. Ac-

tualul orizont tipic urban ar putea fi însă doar temporar.

În trecut, religia a constituit un element curent al vieții urbane, de fapt, elementul cel mai important, în virtutea importanței preeminente a religiei printre diversele moduri de activități umane. Cele mai vechi documente contemporane ce ne-au parvenit provin din orașele sumeriene și aceste documente arată că fiecare dintre aceste orașe era din punct de vedere juridic proprietatea unui zeu sau a unei zeițe — o putere care la origine a simbolizat una sau alta dintre forțele naturii, dar care ulterior a fost înregimentată spre a servi unui scop diferit : simbolizarea puterii colective a comunității umane încorporate într-un oraș-stat.

Din cele mai vechi documente sumeriene ce ne-au parvenit pînă astăzi rezultă că la acea dată comunitățile politice sumeriene erau orașe-state ai căror conducători erau laici, dar suveranitatea juridică pe care zeul său continua s-o exercite, precum și rolul pe care continuau să-l aibă preoții divinității tutelare în viața economică a comunității lasă să se înțeleagă că la origine comunitățile sumeriene au fost, probabil, nu orașe-state, ci temple-state. Această ipoteză — căci e vorba doar de o ipoteză — se sprijină pe cel puțin două cazuri atestate de istorie, în care civilizația sedentară a fost introdusă de corporații ecleziastice într-un mediu înconjurător — fizic, economic și social — neprielnic pentru viața urbană și pentru agricultură, cum erau, de exemplu, mlaștinile acoperite cu junglă din bazinul inferior al Tigrului-Eufratului înainte de a fi fost drenate și irigate de om.

În ambele cazuri, comunitățile care au întreprins această acțiune au fost mănăstiri. În Irlanda, viața a fost pastorală pînă la fondarea, în secolul al VI-lea e.n., a mănăstirilor creștine, care au devenit centre de dezvoltare a orașelor. În Mongolia, viața era nu numai pastorală, ci nomadă pastorală pînă la convertirea mongoli-

lor la forma tantrică de budism în 1576—1577 e.n. şi a convertirii ulterioare — aproximativ în 1620 — a calmucilor, rudele lor de sînge, cu care se învecinau la apus. Această formă iniţial bengali de budism prinsese rădăcini în Tibet. Misionarii care i-au convertit pe mongoli şi pe calmuci erau tibetani ; convertirea a fost urmată de implantarea în jumătatea înaltă, de răsărit, a stepei euroasiene de mănăstiri budiste de tip tibetan, iar fiecare tînăr mongol sau calmuc care devenea novice se convertea implicit de la modul de viaţă nomad la modul de viaţă sedentar.

În Mongolia, ca şi în Irlanda, prefacerile economice şi sociale determinate de convertirea religioasă au fost înfăptuite cu rîvnă şi în mod radical, şi această acţiune dificilă a fost opera unor corporaţii ecleziastice organizate. Pare logic să se presupună că acelaşi înalt grad de organizare a fost necesar pentru a-i determina pe strămoşii cetăţenilor şi ţăranilor din statele-oraşe sumeriene să înfăptuiască munca de echipă de lungă durată pe care o reclama transformarea mlaştinilor acoperite de junglă în ogoare irigate. Aceşti pionieri munceau la scară mare pentru ţeluri îndepărtate. Nu se puteau aştepta să trăiască atît cît să ajungă să se bucure ei înşişi de roadele muncii lor.

Introducerea modului de viaţă sedentar în Mongolia nu este singurul caz cînd călugării s-au abătut de la ţelul vieţii lor, devenind pionieri în loc de a continua să fie anahoreţi. În căutarea singurătăţii, ei s-au retras în mici fortăreţe neospitaliere : mănăstirile cisterciene[1] — Rievaulx, Byland, Fountains, Jervaulx — printre dealurile din nordul Yorkshire-ului ; peninsula stîncoasă pe care se înalţă Muntele Athos, la poalele căruia se sparg valurile Mării

[1] Cistercienii, ordin de călugări fondat la Citeaux, în Franţa. — *Nota trad.*

Egee ; culmea înzăpezită a Muntelui Koya San, în Japonia ; şi — cel mai mare tur de forţă dintre toate — vîrfurile abisale ale Meteorei („Sus de Tot"), într-un colţ din nord-vestul Thessaliei. Disciplina şi hărnicia au făcut să înflorească ţinuturi sălbatice, iar prezenţa călugărilor a atras vizitatori lumeşti, care ar fi evitat aceste regiuni neospitaliere dacă călugării nu le-ar fi făcut accesibile. Într-o eră a credinţei, laicii fac pelerinaje la asemenea mănăstiri retrase ; într-o eră a scepticismului, ei continuă să le viziteze ca turişti, dar vizitele lor pun în faţa călugărilor o problemă etică cu două tăişuri.

Dacă călugării îi primesc bucuroşi pe vizitatori, ei riscă să se lase iar atraşi şi absorbiţi de lumea pe care, cu preţul atîtor sacrificii, s-au luptat s-o alunge din cugetul lor. Pe de altă parte, dacă îi vor respinge pe laici, ei vor renunţa la o posibilitate de influenţare spirituală şi la nişte venituri financiare certe, căci, deşi călugări, sînt totuşi fiinţe umane şi nu pot trăi nici ei numai cu aer (după cum spune legenda că trăieşte cameleonul). În consecinţă, un sanctuar monastic, pe care motive de securitate publică şi agnosticismul particular nu au reuşit să-l desfiinţeze, tinde să se transforme într-o aşezare seculară. La Meteora, în prezent, majoritatea mănăstirilor stilite[1] au fost evacuate, iar cele cîteva ce mai sînt întreţinute şi vizitate sînt legate de lumea profană prin fire telefonice — o concesie necesară făcută cerinţelor comerţului turistic, dar o nesocotire postumă a activităţii fizice şi spirituale înfăptuite de primii călugări care au escaladat aceşti pereţi prăpăstioşi aproape verticali — nimeni nu ştie astăzi cum de au reuşit — pentru a-şi constitui acolo un azil inaccesibil. Dacă, pe de o parte, dezvoltarea economică a ţinuturilor sălbatice de

[1] De la „stylos" — coloană, în limba greacă ; sihaştri despre care se spunea că-şi petreceau viaţa în vîrful unei coloane. — *Nota trad.*

către pionierii-călugări a însemnat un succes, pe de altă parte, călugării înşişi au fost pedepsiţi, răpindu-li-se ceea ce cu greu cîştigaseră. Succesul obţinut de pionierii cistercieni în Yorkshire-ul de nord în privinţa dezvoltării mineritului şi a creşterii oilor pe dealurile din Cleveland, anterior inaccesibile, a însemnat pieirea lor, atunci cînd ţinutul pe care ei l-au făcut rentabil a fost preluat de reformatori.

Într-un oraş-stat sumerian, corporaţia preoţilor care se ocupa de problemele zeului sau ale zeiţei tutelare se ocupa în acelaşi timp, *ex officio*, şi de viaţa economică a oraşului ; iar în oraşele care au devenit în primul rînd şi în principal oraşe considerate sfinte, religia şi economia şi-au menţinut, în general, asociaţia care le unea la origine. O ilustrare în acest sens o prezintă exemplul oraşelor Mecca şi Assisi.

În zilele noastre, Mecca este considerat de oricine, musulman sau nemusulman, drept un oraş sfînt, în primul rînd, în virtutea faptului că a fost oraşul natal al profetului Mahomed — oraşul în care s-a născut şi a crescut şi în care şi-a înfăptuit misiunea profetică înainte de a se fi mutat la Yathrib (Medina). Mecca a fost considerată un oraş sfînt cu mult înainte ca Mahomed să-şi fi pus pecetea pe sfinţenia ei.

Mahomed însă a făcut să sporească sfinţenia de care Mecca se bucurase şi pînă atunci datorită faptului că s-a născut la Mecca, a dat binecuvîntarea sa adorării în Kaaba[1] a unuia dintre zeii acestui sanctuar, precum şi datorită faptului că a dat binecuvîntarea sa pelerinajului anual la Mecca, care, în virtutea caracterului sfînt al sanctuarului Kaaba, era de multă vreme un loc de pelerinaj.

[1] (În limba arabă, *zar, cub.)* Templu de formă cubică din oraşul Mecca avînd fixată în zidul de răsărit o „piatră neagră", probabil de origine meteorică, obiect de cult pentru *hanifi*, de la care au preluat-o mahomedanii. — *Nota trad.*

Pe de altă parte, prestigiul sanctuarului din Mecca şi pelerinajul anual, ce reprezenta un tribut adus acestui prestigiu, erau în mod indisolubil legate de rolul economic al oraşului Mecca, ca centru comercial al unei zone din Arabia ce se întindea cu mult mai departe de frontierele oraşului-stat. Mecca, la fel ca premergătoarele sale Petra şi Palmyra şi spre deosebire de Taif şi Yathrib, nu era o oază agricolă. Poseda un izvor, faimosul Zamzam, fără de care acest loc ar fi fost nelocuibil. Mecca trebuia însă să-şi cîştige existenţa prin comerţ; or, în lumea anarhică a Arabiei, aşa cum a fost în mai toate perioadele pînă la crearea actualului stat saudit, călătoriile comerciale se puteau face numai dacă şi atîta timp cît exista o suspendare temporară a atacurilor armate. În societatea arabă tradiţională, singura lege care impunea suspendarea atacurilor avea caracter religios, şi iarmarocul anual, la care veneau voiajori comerciali din locuri îndepărtate şi care reprezenta punctul central al economiei oraşului, putea fi ţinut numai cu condiţia ca acest iarmaroc să constituie în acelaşi timp un festival religios, astfel încît voiajorii comerciali care participau la iarmarocul din Mecca să poată conta pe o imunitate temporară faţă de atacuri, dat fiind că erau şi pelerini, nu numai comercianţi. Mahomed însuşi era un meccan tipic al timpului său, care îşi cîştiga existenţa ca conducător de caravane între Mecca şi Damasc înainte de a fi devenit profet şi, totodată, politician ; şi s-ar putea ca una dintre sursele de inspiraţie subconştientă a misiunii sale profetice să fi constat din contactul incidental cu iudaismul şi creştinismul, de care luase cunoştinţă în cursul călătoriilor sale în ţinuturi străine pentru treburi negustoreşti.

Tot astfel, pentru orice creştin sau necreştin, Assisi este considerat în primul rînd un oraş sfînt în virtutea faptului că aici s-a născut sfîntul Francisc şi tot aici a fost scena principală a

activităţilor sale — atît înainte, cît şi după retragerea sa din existenţa burgheză a lumii medievale occidentale. Dacă Francisc a fost crescut într-o societate pe care a ajuns s-o respingă cu atîta vehemenţă, aceasta s-a datorat faptului că Assisi era un oraş-stat cu o activitate economică de o mare diversitate. Tatăl lui Francisc, Pietro Bernardone, era un negustor de manufactură din Assisi care adunase avere graţie tranzacţiilor pe care le făcea de la sediul său principal din Assisi cu ţinuturi atît de îndepărtate ca Franţa. Numele de Francisc, pe care Pietro îl dădu fiului său, era un semn de recunoştinţă faţă de ţara unde Pietro îşi adunase averea. Răsfăţîndu-l pe fiul său Francisc şi acordîndu-i un venit princiar, pe care-l îndemna să-l cheltuiască pe o viaţă de lux şi petreceri, Pietro îşi exercita prin locţiitor rolul de „consumator proeminent". Reacţia violentă a lui Francisc împotriva vieţii de belşug ce-i fusese destinată de părintele său reprezintă poate primul exemplu înregistrat în istoria socială şi spirituală occidentală al unei revolte manifestate de generaţia tînără împotriva a ceea ce se numeşte azi „modul de viaţă american". În 1969, în Statele Unite, această revoltă pătrunde în rîndurile tinerei generaţii din familiile americane cu „gulere albe", care s-au bucurat un timp destul de îndelungat de bunăstare, încît copiii lor să se simtă saturaţi şi dezgustaţi de o bogăţie pe care o socotesc ca fiind un lucru de la sine înţeles, deoarece nu au cunoscut niciodată sărăcia.

Cazurile speciale ale oraşelor Assisi şi Mecca ridică o problemă generală, şi anume modul în care oraşele considerate sfinte au căpătat acest statut. În unele cazuri, caracterul sfînt le-a fost conferit de asocierea lor cu o fiinţă omenească considerată sfîntă sau de un eveniment, sau de evenimente deosebite, cruciale, în viaţa unei asemenea fiinţe. Assisi n-ar fi fost consi-

derat niciodată un oraş sfînt dacă n-ar fi fost oraşul natal al lui Francisc şi sediul principal al activităţii sale religioase, pînă la sfîrşitul vieţii sale. Pe de altă parte, Mecca ar fi fost considerată un oraş sfînt chiar dacă Mahomed nu s-ar fi născut acolo sau dacă ar fi continuat să trăiască şi să muncească la Mecca pînă la sfîrşitul zilelor sale ca simplu negustor meccan. E adevărat că, dacă n-ar fi fost cariera lui Mahomed, raza influenţei religioase a oraşului Mecca nu s-ar fi extins niciodată dincolo de limitele domeniului de activitate comercială a oraşului. N-ar fi ajuns niciodată să îmbrăţişeze aria vastă a lumii islamice din zilele noastre. Totuşi, în cadrul limitelor premahomedane ale influenţei religioase şi comerciale radiate de Mecca, Kaaba — unde domneşte încă o trinitate de zeiţe, precum şi un unic zeu mascul, denumit pur şi simplu „dumnezeu" („Allah", ceea ce înseamnă literalmente „dumnezeul" prin excelenţă) — ar fi continuat să se bucure de prestigiu religios şi să atragă vizitatori, care erau în acelaşi timp pelerini şi voiajori comerciali.

Bethlehem îşi datorează statutul de oraş considerat sfînt exclusiv tradiţiei conform căreia Iisus s-ar fi născut acolo, iar Nazareth, exclusiv faptului istoric că a crescut şi probabil a şi muncit acolo în meseria familiei sale, tîmplăria, înainte de a fi pornit să-şi îndeplinească misiunea religioasă. La Nazareth, misiunea lui Iisus a eşuat. Concetăţenii săi se simţeau ofensaţi de faptul că unul de-o seamă cu ei îşi aroga autoritatea de a discuta pe un ton independent, pe care nu şi l-ar fi permis nici măcar un rabin eminent, cu studii tradiţionale rabinice. Iisus şi-a propovăduit misiunea îndeosebi în oraşele şi satele de pescari de pe malurile lacului din Galileea, acolo şi-a cîştigat discipolii ; cu toate acestea, malurile lacului care au fost teatrul misiunii lui Iisus nu au devenit locuri sfinte pentru biserica creştină. Mai logic, copacul de la Bodh Gaya, unde Gautama a avut revelaţia,

și parcul de animale sălbatice de la Sarnath, care a fost adeseori scena predicilor sale ulterioare, au devenit principalele locuri sfinte și puncte de pelerinaj ale lumii budiste, pe cînd Kapilavastu, orașul-stat în care Gautama s-a născut și a crescut și unde era moștenitorul legal al tronului, s-a bucurat comparativ de mult mai puțină venerație.

E firesc să fie așa, dat fiind că Buda nu numai că s-a dezis de moștenirea sa, ca și Francisc, dar a fugit de la Kapilavastu, așa cum Mahomed a fugit de la Mecca, iar Iisus a ocolit, se pare, Nazarethul după ce fusese primit cu ostilitate acolo cînd s-a înfățișat în noul său rol de profet. Buda s-a împăcat, în cele din urmă, cu concetățenii săi, inclusiv cu tatăl său, regele lor, după cum și Mahomed s-a împăcat la sfîrșit cu majoritatea ostilă a concetățenilor săi meccani. După ce ficcare dintre ei și-a început misiunea, nici Buda, nici Iisus și nici Mahomed nu au continuat să acționeze din orașele lor natale, așa cum a continuat să facă Francisc.

Yathrib, ca Assisi și Bethlehem, n-ar fi devenit niciodată un oraș sfînt dacă n-ar fi ajuns să fie asociat unei personalități harismatice. La fel ca Taif și ca Jerichon, dar spre deosebire de Mecca, Yathrib era un oraș-stat cu resurse proprii, căci orașul se aproviziona de pe ogoarele și din pădurile de palmieri ale unei oaze. Yathrib nu era obligată, ca Mecca, să trăiască din comerțul ce se făcea sub umbrela religiei. Yathrib n-ar fi fost considerat niciodată un oraș sfînt dacă n-ar fi devenit „orașul profetului" (Madinat-al-Nabi), datorită faptului că a fost teatrul celei de-a doua etape a carierei sale și locul unde a fost înmormîntat.

Faptul că a fost locul de naștere al unei personalități harismatice sau teatrul misiunii sale ulterioare nu sînt singurele forme de asociere locală cu o asemenea personalitate care pot

conferi unui oraş statutul de oraş sfînt. Un oraş poate ajunge să fie considerat sfînt şi datorită faptului că a fost scena unui eveniment spiritual transcendental, autentic sau legendar. De exemplu, Ierusalimul este considerat oraş sfînt de către musulmani pentru că profetul Mahomed credea că acesta era locul de unde în „Noaptea puterii“ [1] s-a înălţat la cer şi a coborît din nou pe pămînt. Cel mai tragic dintre toate evenimentele posibile în viaţa unui profet este martiriul, iar locul unde s-a petrecut martiriul devine şi mai sfînt dacă martirul a şi fost înmormîntat acolo. Crucificarea şi înmormîntarea lui Iisus la Ierusalim sînt cele două evenimente din istoria lui Iisus care au făcut din Ierusalim un oraş considerat sfînt de creştini. Faimosul martiriu şi înmormîntarea la Roma a apostolilor Petru şi Pavel au făcut ca Roma să fie considerată de către creştinii romano-catolici occidentali un oraş sfînt, care urmează imediat după Ierusalim. Înainte de reformă, Canterbury era considerat un oraş sfînt şi un loc de pelerinaj pentru creştinii englezi — şi pentru alţi creştini occidentali — datorită faptului că fusese teatrul martiriului lui Thomas Becket şi locul unde era înmormîntat, ceea ce indispunea şi punea în mare încurcătură coroana engleză. Karbalá şi Mashhad sînt considerate oraşe sfinte de către musulmanii şiiţi, fiind scene ale martiriului şi locul unde sînt înmormîntaţi nepotul lui Mahomed şi fiul lui Ali Husein, şi respectiv imamul Riza.

Ali însuşi a fost asasinat la Kufa, însă oraşul pe care l-a aureolat prin martiriul său este Najaf, unde este înmormîntat. Najaf, oraşul

[1] Mahomedanii consideră stînca pe care a fost ridicată moscheea lui Omar, la Ierusalim — în 691 e.n., după cucerirea Palestinei în 637 —, drept locul de unde arhanghelul Gabriel l-a ridicat pe profetul Mahomed în ceruri, în timpul unui vis, şi unde l-a adus înapoi. În tradiţia iudaică, stînca e considerată drept piatra pe care urma să fie sacrificat Isaac. — *Nota trad.*

mormintelor şiiţilor, ale căror trupuri au fost aduse acolo pentru a fi îngropate lîngă mormîntul lui Ali, se întinde departe în deşert, dincolo de linia orizontului. Kadhimain — al treilea dintre oraşele considerate sfinte de către şiiţi în Irak — îşi datorează aureola numai mormintelor celor doi imami Kazim şi Musa. Mormîntul sfîntului Anton din Padova, ca şi renumitul mormînt al sfîntului apostol Iacob din Compostela, în colţul din nord-vest al Spaniei, au atras pelerini din toate părţile lumii creştine catolice occidentale. Atît de puternică poate fi atracţia exercitată de mormîntul unui sfînt, chiar dacă personalitatea harismatică a cărui trup se află înmormîntat nu a suferit martiriul în acel loc.

Pentru ca un oraş să fie considerat sfînt nu e însă neapărat nevoie nici de martiriu, nici de mormînt ; la fel de eficace poate fi credinţa că un loc anume a fost scena unui miracol. La Wutai, „Muntele cu Cinci Terase" (de fapt, culmi) din provincia chineză Shansi, un joc de lumini — considerat supranatural, deoarece era neobişnuit — a fost interpretat ca fiind aura lui Bodhisattva Monju (Manjusri). Această credinţă a dat naştere unei aglomeraţii de mănăstiri — un adevărat oraş monastic —, care a devenit un loc de pelerinaj pentru budiştii credincioşi, ce veneau aici pînă şi din Japonia. Unul dintre aceştia, călugărul japonez Ennin, a lăsat un document despre vizita sa la Wutai în anul 840 e.n. [1] Extazul care l-a cuprins cînd a ajuns acolo l-a făcut să uite de greutăţile şi primejdiile călătoriei sale.

De două ori deja în istoria creştinismului occidental, un sat cocoţat pe platoul ce încununează „pintenul Italiei" a devenit un magnet pentru pelerini. Grota de la Monte Sant'Angelo,

[1] Vezi „Jurnalul lui Ennin", tradus de Edwin O. Reischauer, p. 214—260, şi „Călătoriile lui Ennin în China dinastiei Tang", de Edwin O. Reischauer, p. 26—28 (ambele volume : New York, 1955, Ronald Press).

unde se spune că în jurul anului 490 arhanghelul Mihail a apărut episcopului Laurentius din Siponto, a devenit, începînd din secolul al XI-lea, al treilea loc de pelerinaj ca grad de popularitate în toată creştinătatea occidentală, după Roma şi Compostela. În cursul secolului al XI-lea, Monte Sant'Angelo a făurit istoria militară şi politică, atrăgînd spre sud-estul Italiei o avangardă a normanzilor, care ulterior au cucerit teritoriile de la răsărit de Roma şi din sudul Lombardiei şi au procedat la formarea Regatului celor două Sicilii. Pelerinii se mai îndreaptă şi astăzi către Monte Sant'Angelo ; pe vremea mea însă era întrecut de vecinul său San Giovanni Rotondo, din cauza stigmatelor ce se vedeau pe mîinile preotului parohiei locale, padre Pio di Pietralcina (1887—1968). O mulţime uimitoare de hanuri pentru pelerini au apărut la San Giovanni de pe Monte Gargano, la fel ca la Fatima în Portugalia, unde trei copii ciobani au văzut-o apărînd de şase ori pe fecioara Maria la 13 mai 1917 şi în zilele următoare. Fatima şi San Giovanni mai sînt încă la începuturile lor. Nu au avut încă timpul — şi cine ştie dacă vor reuşi şi în viitor — să rivalizeze cu prestigiul şi popularitatea grotei din Lourdes, unde, la 11 februarie 1858, o păstoriţă, Bernadette Soubirous, a văzut o apariţie a fecioarei, întîmplare care s-a repetat. Lourdes este actualmente cel mai frecventat loc de pelerinaj catolic din Lumea Veche.

În Lumea Nouă, grota din Lourdes are un pandant în bazilica din Guadalupe, la periferia de nord-est a lui Ciudad de Mexico, în locul unde în decembrie 1531 unui indian convertit la creştinismul catolic, Juan Diego, i-a apărut de trei ori la rînd fecioara Maria. La Guadalupe, după cum se povesteşte, fecioara a apărut credinciosului indian îmbrăcată în veşminte indiene şi cu pielea pigmentată la fel ca indienii, imprimîndu-i pe haină imaginea ei, aşa cum se

spune că Iisus și-a imprimat imaginea pe mandilul [1] pe care l-a trimis unui rege contemporan cu el, Abgar din Osrhoene, și pe batista cu care sfînta Veronica i-a șters sudoarea de pe frunte, pe Via Dolorosa.

Vindecările și salvările miraculoase atribuite fecioarei din Guadalupe rivalizează cu cele atribuite fecioarei din Lourdes, iar sinceritatea și primitivismul tablourilor naive înfățișînd aceste întîmplări, pictate și dedicate de către beneficiari recunoscători, sînt cît se poate de mișcătoare. La Guadalupe, fecioara a înfăptuit istorie seculară, ca și arhanghelul la Monte Sant' Angelo. Închinarea în comun la zeița europeană, care s-a arătat unui convertit indian în costumație indiană, a produs fuzionarea cuceritorilor europeni ai Mexicului cu victimele lor autohtone într-o națiune mexicană în care deosebirile fizice de rasă s-au atenuat datorită căsătoriilor mixte, dar mai ales datorită unirii inimilor, care a făcut ca aici căsătoriile mixte să devină acceptabile din punct de vedere psihologic. În Mexic, inegalitățile economice și sociale și conflictele politice rezultînd din acestea nu sînt determinate de deosebiri de rasă.

Fecioara Maria a fost în măsură să confere și altor orașe statut de sfințenie, fără a-și face personal apariția. La Walsingham, în districtul Norfolk din răsăritul Angliei, o statuie a fecioarei despre care se spunea că varsă lacrimi atrăgea șuvoi de pelerini din multe părți ale creștinătății occidentale, care au lăsat în urma lor biserici parohiale de o mare splendoare și de proporții impunătoare, ce dăinuie pînă în zilele noastre de-a lungul drumului pelerinilor. Aceste biserici n-ar fi putut fi construite la asemenea scară de către populația locală din fonduri proprii și nici n-ar fi fost necesare comunităților locale, chiar atunci cînd populația din răsăritul Angliei atinsese cel mai mare

[1] Haină largă purtată deasupra celorlalte veșminte. — *Nota trad.*

număr. Ele reprezintă monumente ale pietății pelerinilor în drum spre Walsingham, care lăsau danii pentru bisericile parohiale ce se aflau în calea lor. Cît privește orășelul italian Loreto din Marche, el își datorează existența prezenței aici a Casei Santa — despre care se spune că ar fi casa fecioarei Maria, care la origine se afla la Nazareth, dar care, conform legendei, a fost transportată în creștinătatea apuseană de îngeri, după căderea, în anul 1291, a orașului Accra, ultimul punct de sprijin al cruciaților în Palestina. Se spune că îngerii au depozitat în mod provizoriu „Santa Casa" pe malul răsăritean al Adriaticei și că apoi au mutat-o, patru ani mai tîrziu, în actualul său loc dintr-o pădurice de lauri, pe țărmul italian. Pelerinii atrași de Santa Casa de Loreto au făcut să răsară aici un orășel considerat sfînt.

Totuși, actualele orașe creștine considerate sfinte din Europa occidentală și din America centrală enumerate în acest capitol sînt întrecute în splendoare de ruinele în prezent abandonate ale orașului Kalat Saman, vast labirint de clădiri ecleziastice din nordul Siriei, avînd drept nucleu baza coloanei care de trei ori a fost înălțată și în vîrful căreia ascetul Simion stilitul a trăit din anul 412 pînă la moartea sa, în anul 459 e.n. În majoritatea cazurilor de față relatez lucrurile ca martor ocular, căci am vizitat, pe lîngă Kalat Saman, toate locurile creștine occidentale menționate mai sus, în afară de Compostela, Loreto și Lourdes. Aș dori să mai trăiesc și să pot vizita Compostela, dar și mai mult încă doresc să văd Dayr Saman (Telanessos), grupul de hanuri — de fapt un adevărat orășel — de la poalele dealului pe a cărui culme este așezat Kalat Saman. Cele două localități sînt la depărtare una de cealaltă de circa zece minute de mers pe jos și erau legate printr-o cale sacră pavată, distrusă în prezent. Iar la data de 22 aprilie 1957, cînd soția mea și cu mine am vizitat Kalat Saman, ploua așa

de tare și noroiul era atît de gros, încît Dayr Saman, în vale, devenise inaccesibil. Dacă într-o asemenea zi de primăvară vremea era așa de rece și ploioasă, cum va fi fost în timpul celor patruzeci și șase de ierni pe care ascetul Simion le-a petrecut în vîrful coloanei, înălțată de trei ori, de fiecare dată la o înălțime din ce în ce mai amețitoare și mai bătută de vînturi ?

Kalat Saman este unul din acele locuri unde s-au petrecut evenimente de seamă în viața unor personalități harismatice și unde se spune că s-au întîmplat minuni, dar care nu au fost anterior teatrul unor evenimente istorice a căror amintire să fi supraviețuit și care, de asemenea, nu au fost ocupate anterior de vreo așezare omenească mai importantă. Nu există nici un motiv istoric cunoscut pentru care coloana ascetului Simion să fi fost înălțată la Kalat Saman sau pentru care fecioara să fi apărut celor trei copii păstori într-un tufiș de pe pășunile satului Fatima sau lui Juan Diego la Guadalupe, sau pentru care San Giovanni Rotondo să fi fost satul unde preotul local s-a ales cu stigmate sau pentru care un anume copac de la Bodh Gaya să fi fost cel la umbra căruia Buda să fi avut revelația. În asemenea cazuri, așezarea din preajma locului unde s-a petrecut întîmplarea nu se va dezvolta poate niciodată mai departe de forma sa inițială, constînd dintr-un număr de hanuri pentru adăpostirea pelerinilor, iar pelerinii sînt prin definiție o populație flotantă.

Olympia, care a împărțit cu Delphi rolul de centru cultural și religios internațional al lumii elene, era locul unei adunări o dată la patru ani, care, ca și adunarea anuală de la Mecca, era posibilă într-o societate anarhică numai datorită stabilirii unui armistițiu pe timpul festivalului, sub auspiciile zeilor și zeițelor tutelare locale. Festivalul de la Olympia s-a ținut o dată la patru ani, cu unele rare întreruperi, timp de o perioadă de mai bine de unsprezece

secole, începînd din anul 776 î.e.n. pînă în anul 393 e.n. În tot acest timp, populaţia permanentă din Olympia a rămas limitată la personalul redus de preoţi şi îngrijitori. Pe de altă parte, Delphi era deja un oraş-stat, deşi neînsemnat din punct de vedere politic, înainte ca oracolul şi festivalul să-i fi conferit statutul său eminent internaţional ; iar delphienii au trebuit să plătească pentru acest statut, permiţînd să li se ia din mînă controlul oracolului şi al festivalului de către un organ internaţional — Liga amphictionică [1] —, care iniţial reprezenta douăzeci şi patru dintre popoarele Greciei centrale şi de nord-est şi care, în cele din urmă, a ajuns să reprezinte toate statele elenice mai importante la răsărit de strîmtoarea Otranto.

Mecca, la fel ca şi Delphi, era un oraş-stat care, începînd să fie considerat un oraş sfînt, a căpătat o faimă religioasă disproporţionată faţă de importanţa sa politică şi economică. Meccanii însă au reuşit mai bine decît delphienii să păstreze în propriile lor mîini controlul asupra altarului lor şi asupra pelerinajului. Ei nu au avut aceeaşi soartă ironică ca a delphienilor, pînă ce Hijazul a fost anexat de către Arabia Saudită în 1926.

Ce reprezentau construcţiile monumentale ridicate de populaţia maya în Guatemala de nord şi în Yucatan ? Erau ele oare pandante ale Olympiei sau ale oraşelor Delphi şi Mecca ? În această privinţă nu există un consens între arheologi şi nici documente scrise care să furnizeze un răspuns.

Stabilirea la Bodh Gaya a copacului la umbra căruia Buda a avut revelaţia a fost poate întîmplătoare, însă alegerea ulterioară de către Buda a parcului de animale sălbatice de la Sarnath ca loc obişnuit al predicilor sale s-ar

[1] Federaţie a popoarelor din Grecia antică care ţineau adunări pentru a dezbate probleme religioase şi politice. — *Nota trad.*

putea să fi fost determinată de istoria anterioară a oraşului Sarnath şi a împrejurimilor sale. Parcul era un sanctuar pentru animale sălbatice, fiind un loc consacrat încă înainte de a fi devenit sfînt pentru lumea budistă deoarece Buda obişnuia să ţină predici acolo. Şi, procedînd prin analogie, am putea presupune că Loreto, pădurea de lauri din provincia italiană Marche a fost, de asemenea, un loc consacrat şi că Casa Santa fusese altarul unui *genius loci* [1] precreştin care locuia acolo înainte ca această Casa să fie identificată drept casa fecioarei Maria din Nazareth şi să se fi considerat că a fost aşezată în pădurea de lauri de mîinile îngerilor.

Am putea să ne întrebăm însă de ce oare a ales Buda tocmai Sarnath dintre toate celelalte locuri consacrate, răspîndite pe vasta cîmpie a Hindustanului. Se poate presupune că considerentul determinant pentru Buda a fost perspectiva atragerii unui public larg la Sarnath. Acest public era la îndemînă, căci Sarnath se află la o mică distanţă de mers pe jos de Benares şi, încă înainte ca Buda să se stabilească la Sarnath, Benares devenise ceea ce este şi astăzi : principalul oraş considerat sfînt şi cel mai frecventat loc de pelerinaj din întreaga Indie. Acesta însă nu era primul capitol din istoria Benaresului. Înainte de a fi început să fie considerat un oraş sfînt de seamă, Benares fusese capitala politică a unui stat neînsemnat, regatul Kasi. Înaintea epocii lui Buda, micul regat îşi pierdu identitatea, fiind înghiţit de regatul expansionist Kosala. La această dată, capitolul politic al istoriei Benaresului era deja încheiat : începuse capitolul următor, religios, iar acest strălucit capitol religios a eclipsat complet pe cel obscur, politic.

Benares este unul dintre oraşele foste capitale care au făcut carieră ca oraşe considerate sfinte

[1] Divinitate tutelară a locului *(lat.)*. — *Nota trad.*

după ce și-au pierdut funcția inițială politică. Alte orașe a căror istorie a urmat același curs sînt : Yathrib (Medina), Canterbury, Lalibela, Roma și Ierusalim.

Yathrib a fost, după cum s-a mai arătat, capitala politică a statului inițial islamic timp de ceva mai mult de o treime de secol, dar a fost considerat un oraș sfînt timp de peste treisprezece secole și își va menține statutul glorios de a fi una din cele două Haramayn[1] atîta timp cît islamul va continua să fie una dintre principalele religii vii ale lumii.

Canterbury este astăzi sediul arhiepiscopului întregii Anglii, deoarece în anul 597 e.n. a fost capitala regatului Kent. Regatul iuților a fost unul dintre cele mai mici state succesoare barbare ale Imperiului roman în Britania, dar, în același timp, și cel mai apropiat de strîmtoarea Dover și cel care avea legăturile politice și culturale cele mai strînse cu regatul continental al francilor ; din aceste motive, misionarul creștin-roman Augustin și tovarășii săi s-au îndreptat spre Canterbury, unde regele Ethelbert din Kent și soția sa creștină francă, Berta, își aveau curtea. Regatul Kent și-a pierdut identitatea politică separată înainte de sfîrșitul secolului al VIII-lea, fiind cuprins în regatul Mercia, iar regatul Mercia, după ce a fost împărțit între invadatorii danezi din Britania și regatul Wessex, a fost, în cele din urmă, cuprins, la rîndul lui, în regatul Angliei, care a luat naștere din regatul Wessex. În cursul tuturor acestor schimbări politice însă, Canterbury a continuat să rămînă capitala ecleziastică a Angliei, în virtutea faptului că fusese pe vremuri capitala politică a Kentului.

În Etiopia de astăzi, satul Lalibela este vizitat nu de pelerini, ci de turiști. Atracția o formează un număr de biserici săpate direct în

[1] Din limba arabă : *haram*, sfințit. Mahomedanii denumesc astfel cele două orașe Mecca și Medina. Tot de la *haram* derivă și termenul *harem*. — *Nota trad.*

stîncă, iar motivul pentru care atîta muncă și artă au fost risipite la Lalibela este că acest sat a fost capitala Etiopiei din 1137 pînă în 1270.

Roma este în prezent considerată un oraș sfînt de către creștinii romano-catolici deoarece se presupune că apostolii Petre și Pavel au murit și au fost îngropați acolo. Cei doi apostoli au fost atrași la Roma de aceleași considerente care l-au atras pe misionarul Augustin la Canterbury, și anume pentru că era capitala politică a statului a cărui populație năzuiau s-o convertească. De fapt, pentru apostoli, Roma era capitala imperiului ai cărui supuși erau și ei. Pe vremea lor, Iudeea, Galileea, Antiohia și Tarsus erau cuprinse toate în cadrul Imperiului roman. Prin urmare, dacă Roma este în prezent un oraș sfînt, aceasta se datorează, în ultimă instanță, realizărilor militare și politice ale soldaților și oamenilor de stat romani, care în decursul celor patru secole pînă la sosirea la Roma a lui Petru și Pavel au transformat micul oraș-stat italian într-o capitală a întregii lumi mediteraneene.

Primul capitol, politic, al istoriei Romei are cel puțin tot atîta importanță istorică ca și cel de-al doilea capitol, ecleziastic. Pe de altă parte, istoria Ierusalimului a fost aceeași ca istoria orașelor Yathrib (Medina) și Canterbury. Ierusalimul a devenit incomparabil mai important ca oraș sfînt iudaic, creștin și musulman decît fusese vreodată, datorită primului său rol politic, ca oraș-stat, canaanit, sau celui de-al doilea său rol politic, în calitate de capitală a micului regat al lui Iuda, care a fost lichidat în 587 î.e.n. de către făuritorul de imperiu babilonian Nabucodonosor. Cu toate acestea, Ierusalimul nu ar fi considerat astăzi un oraș sfînt dacă n-ar fi fost capitala Iudeei timp de aproape patru secole, pînă în anul 587 î.e.n.

De ce este astăzi considerat Ierusalimul un oraș sfînt pentru musulmani? Pentru că era

considerat un oraş sfînt de către profetul Mahomed, iar el îl considera sfînt fiindcă era considerat sfînt de multă vreme de către creştini şi evrei — „poporul Cărţii" —, care se bucurau de prestigiu religios în ochii lui Mahomed, deoarece ei avuseseră mai înainte revelaţia divină. Acesta e motivul pentru care Mahomed şi-a instruit la început discipolii să se întoarcă cu faţa spre Ierusalim cînd îşi spuneau rugăciunile şi tot acesta este motivul pentru care socotea că Ierusalimul era locul de unde se înălţase el la cer şi unde coborîse din nou pe pămînt în „Noaptea puterii".

De ce este considerat Ierusalimul un oraş sfînt în zilele noastre de către creştini ? Pentru că Iisus îl considera un oraş sfînt. Iar el îl considera sfînt deoarece, ca evreu ortodox, practica legea evreiască aşa cum era pe vremea lui, atunci cînd plecase din Galileea sa natală la Ierusalim pentru a sărbători Paştele acolo, în anul cînd a fost crucificat şi înmormîntat în afara zidurilor oraşului Ierusalim.

De ce este considerat Ierusalimul un oraş sfînt de către evrei ? Deoarece regele Iosua al Iudeei (aproximativ 640—610 î.e.n.) a centralizat la Ierusalim toate acţiunile religioase din regatul său şi a scos din funcţiune toate celelalte locuri de rugăciune. De ce a înfăptuit Iosua acest act de synoecism [1] cultural (pentru a folosi un termen grecesc de artă constituţională) ? Deoarece Ierusalim era oraşul-capitală al regatului Iudeei pe vremea lui Iosua. De ce era Ierusalimul capitala Iudeei ? Deoarece, la începutul secolului al X-lea î.e.n., David cucerise şi anexase oraşul-stat canaanit Ierusalim şi făcuse din acest oraş capitala regatului său, care cuprindea nu numai Iudeea, ci şi Israelul. După năvălirea israeliţilor şi iudeilor în Palestina, aproximativ în anul 1200 î.e.n., acest oraş-stat

[1] (gr. *sunoikismos*) Reunirea cîtorva oraşe sau sate într-un singur oraş-capitală. — *Nota trad.*

canaanit își menținuse independența timp de aproape 200 de ani, deși se găsea prins între invadatorii israeliți la nord și cei iudei la sud.

Se poate vedea deci că caracterul sfînt al Ierusalimului este paradoxal. Era ultima porțiune de teritoriu canaanit cucerit de iudeii care se închinau lui Iahve, și totuși a devenit singurul loc din Iudeea unde era permisă închinarea la Iahve, iar acest monopol cultural l-a obținut deoarece după anexarea sa la Iudeea a devenit capitala statului iudeu.

Astfel, un număr de foste capitale au început să fie considerate orașe sfinte după ce și-au pierdut statutul politic anterior, iar în unele cazuri premiul de consolare religios a fost cu mult mai măreț decît rolul politic avut anterior. Au fost, de asemenea, un număr de cazuri în care un imperiu, după ce s-a dezintegrat, a lăsat în urma sa vestigii sub forma unor state-temple.

În Egipt, după dispariția Regatului nou și infiltrarea barbarilor libieni în secolul al X-lea î.e.n., singurele enclave de teritoriu egiptean care nu au fost ocupate de noua castă militară cotropitoare libiană au fost patru state-temple, așezate respectiv în jurul altarelor lui Amon-Ra la Theba, Ptah la Memphis, Ra la Heliopolis și Horus la Letopolis. E puțin probabil să fie doar o coincidență că primele trei orașe au fost în decursul timpului capitale politice ale Egiptului.

Tot astfel, și Imperiul hitit, peste care s-a revărsat *Völkerwanderung* a frigienilor aproximativ în anul 1200 î.e.n., a lăsat vestigii ce au mai supraviețuit pe vremea lui Augustus sub forma a două state-temple, ambele denumite Comana, unul din Cappadocia pontică, iar celălalt în interiorul Cappadociei, care sînt descrise de geograful anatolian Strabon din Amasya. Orașele purtînd numele grecesc de Hierapolis sau Hieropolis, ce se găsesc ici-colo pe harta postalexandrină a Anatoliei și a nordu-

lui Siriei, erau pe vremuri, probabil, tot state-temple, chiar dacă unele dintre ele au fost, în cele din urmă, transformate în oraşe-state seculare de către propagatori imperiali greci şi romani ai oraşului-stat ca formă de organizare politică locală.

În lumea apuseană, Imperiul roman de naţiune germană s-a dezintegrat cu încetul, mai încet chiar decît Regatul nou egiptean. Procesul dezintegrării a durat aici peste jumătate de mileniu, începînd cu prăbuşirea autorităţii imperiale în secolul al XIII-lea şi pînă la dizolvarea juridică a Imperiului la 6 august 1806. O parte din fragmentele în care s-a desfăcut Imperiul au luat forma constituţională a unor episcopate princiare şi acestea au supravieţuit pînă cînd cele ce se aflau pe malul stîng al Rinului au fost anexate de Franţa revoluţionară şi napoleoneană, iar statele ecleziastice mai mari, de pe malul drept, au fost anexate de vecinii lor seculari, ca urmare la *Reichsdeputationshauptschluss* [1] din 1803, drept compensaţie pentru propriile lor teritorii de pe malul stîng pe care le anexase Franţa. Lista acestor episcopate princiare întocmită de mine începe cu cele trei — Köln, Mainz şi Trier — ai căror prinţi-episcopi aveau statutul de electori ai împăratului şi include, de asemenea, Liège, Münster, Osnabrück, Paderborn, Hildesheim, Fulda, Bamberg, Würzburg, Passau, Eichstett, Salzburg şi Trento. Şi nu cred că poate fi considerată completă.

Această proliferare de principate ecleziastice în Imperiul roman de naţiune germană în curs de dezintegrare era de prevăzut, avînd în vedere urmările dezintegrării Regatului nou al Egiptului. Surprinzător este însă de a vedea

[1] (germ.: hotărîrea principală a Deputăţiei Reichului). Ultima hotărîre luată în februarie 1803 de către organismul alcătuit în octombrie 1801 din mai multe ţinuturi ale Reichului, în vederea punerii în aplicare a prevederilor Tratatului de pace din februarie 1801 de la Lunéville. — *Nota trad.*

apărînd un principat ecleziastic într-un stat medieval apusean mai bine închegat, regatul Angliei.

Începînd de la data cuceririi Angliei de către normanzi, puterea coroanei regale engleze a crescut, în timp ce puterea coroanei imperiale germane a descrescut. Totuşi, coroana engleză a delegat episcopului din Durham apărarea militară a graniţei de nord a Angliei împotriva Scoţiei ; în schimbul efectuării acestui serviciu militar, i s-a acordat palatinatului Durham o largă autonomie administrativă şi jurisdicţională ; unele rămăşiţe ale acestei autonomii s-au menţinut timp îndelungat, ultimele fiind lichidate în urma adoptării legii reformei municipale din 1835. Sigiliul episcopului din Durham mai poartă şi astăzi ca emblemă imaginea unui cavaler în armură galopînd împotriva adversarului său ; iar alegerea acestui episcopat anume pentru a asigura paza în nordul imperiului a fost foarte judicioasă. Oraşul Durham se află destul de departe de graniţă pentru a reprezenta o bază de apărare bine plasată în interior împotriva incursiunilor scoţiene. Catedrala din Durham se află pe culmea unui deal al cărui versant cade abrupt în rîul Wear. La fel ca Chittor în Rajasthan şi Machu Picchu în Peru, Durham este înconjurat de rîu din trei părţi, iar în partea a patra, unde natura nu i-a asigurat un şanţ, catedrala e apărată de o fortăreaţă. Durham era deci predestinat să devină amplasamentul palatinatului, iar privilegiile palatinatului reprezentau o recompensă firească pentru serviciile aduse.

Un exemplu de capitală seculară care a dat naştere unui oraş considerat sfînt se poate găsi în Japonia. Vechiul oraş Nara, care a fost capitala politică a Imperiului japonez din anul 710 pînă în anul 784 e.n., a rămas abandonat după ce capitala a fost transferată la Kyoto. În anii din urmă, acest vechi oraş, al cărui amplasament. din fericire, se află în afara spaţiilor

locuite în prezent, a fost dezgropat parțial de către arheologi. În cursul scurtei perioade cît Nara a fost capitală s-au ridicat numeroase edificii religioase în afara orașului, la poalele, pe versantele și în grotele dealurilor din apropiere. Cele mai renumite sînt altarul Kasuga Shinto și templul budist Todaiji, cu gigantica sa statuie a lui Buda. După ce orașul Nara a fost abandonat și cu timpul îngropat sub ogoare de orez, altarele și templele pe care le ridicase în împrejurimile sale au continuat să fie întreținute și frecventate de pelerini, iar în ultimul timp și de turiști, astfel încît un oraș modern Nara s-a dezvoltat în jurul vestigiilor religioase ale vechiului oraș. Între vechiul oraș și noul oraș, altarele și templele constituie legătura istorică.

Am emis mai înainte ideea ipotetică că orașele-state sumeriene au fost la origine temple-state, iar dovezile pe care le oferă istoria Egiptului faraonilor, a regatului Iudeei, a Imperiului roman și a Imperiului roman de națiune germană din evul mediu occidental, arată că capitalele politice se pot transforma în orașe considerate sfinte și că imperiile ce se dezintegrează lasă uneori în urma lor vestigii sub forma unor temple-state. Istoria Narei arată că edificiile religioase rămase moștenire de la o capitală defunctă pot genera un nou oraș secular, iar istoria poate produce și numeroase alte întorsături și zigzaguri.

După ce orașul Roma a încetat de a mai fi capitala propriului său imperiu, a devenit un oraș provincial la periferia acestui imperiu ; în epoca medievală a istoriei apusene a devenit unul din orașele-state ale Italiei centrale ; în secolul al XV-lea și ulterior a fost un episcopat princiar care domnea peste un imperiu în miniatură ce se întindea de-a curmezișul Italiei peninsulare, de la o mare la cealaltă ; din anul 1870, Roma, cu excepția unei enclave în jurul

bazilicii Sf. Petru şi a Vaticanului, a fost capitala seculară a statului naţional italian. În urma acordurilor de la Laterano din 1929 dintre Vatican şi guvernul statului italian, enclava Vaticanului a devenit un templu-stat de acelaşi tip ca cele două Comana şi ca templele-state din Egiptul de sub ocupaţia libiană şi din Germania în perioada dezintegrării Imperiului roman de naţiune germană.

Istoria oraşului Ierusalim după lichidarea regatului Iudeea a avut un caracter tot atît de caleidoscopic ca şi istoria Romei după dezintegrarea Imperiului roman. Cînd, în anul 538 î.e.n., Imperiul babilonean a fost lichidat, la rîndul său, de perşi, Ierusalimul a devenit un templu-stat-nesuveran, păstrîndu-şi acest statut sub regimurile succesive persan, ptolemeic şi seleucid, pînă în al doilea sfert al secolului al II-lea î.e.n. Un partid elenizant al evreilor iudei a încercat atunci să transforme templul-stat Ierusalim într-un oraş-stat după modelul elen. Aceasta a dus la un conflict intern între evreii elenizaţi şi cei conservatori din Iudeea şi, în consecinţă, la o coliziune între evreii religioşi, conservatori şi naţionalişti, pe de o parte, şi guvernul imperial seleucid, pe de altă parte. Prăbuşirea Imperiului seleucid le-a dat posibilitatea conducătorilor hasmonei [1] ai mişcării naţionaliste iudaice să transforme templul-stat Ierusalim într-o miniatură de imperiu iudaic palestinean, de felul aceluia pe care papa Martin al V-lea şi succesorii săi l-au constituit în Italia centrală începînd din secolul al XV-lea e.n. Imperiul hasmoneu a fost din nou redus la dimensiunile nucleului său, templul-stat Ierusalim, datorită intervenţiei conducătorului de oşti roman Pompei, în anul 63 î.e.n. A urmat o coliziune violentă între comunitatea iudaică palestineană şi Imperiul roman ; distrugerea Ierusalimului de către romani în anul 70 e.n. ;

[1] De la numele localităţii Hasmon, de unde se trăgeau strămoşii macabeilor. — *Nota trad.*

fondarea pe locul rămas vacant a unui oraş greco-roman, Aelia Capitolina şi izgonirea evreilor din toate părţile Palestinei, cu excepţia Galileii.

În momentul cînd scriu cele de mai sus, în octombrie 1969, un nou Ierusalim, dincolo de zidul apusean al Aeliei Capitolina, este capitala statului Israel de după cel de-al doilea război mondial, iar oraşul vechi unde se află locurile sfinte iudaice, creştine şi musulmane, este o parte a teritoriului iordanian de sub ocupaţia militară a israelienilor. Din anul 1929 încoace, se pare că relaţiile dintre cetatea Vaticanului, restul oraşului Roma şi statul naţional italian s-au stabilizat ; dar în 1969 viitorul celor două părţi ale oraşului Ierusalim este încă imprevizibil.

9. ORAȘE MECANIZATE

Dacă creșterea dimensiunii orașelor în decursul istoriei ar fi prezentată vizual sub forma unei curbe, această curbă ar avea aceeași configurație cu o curbă înfățișînd creșterea potențialului tehnologic. În ambele aceste curbe, prima secțiune este pînă în prezent mult mai lungă și această linie lungă este aproape orizontală, cu un gradient abia perceptibil. De asemenea, în ambele cazuri, a doua secțiune a curbei contrastează în mod dramatic cu prima. Orizontală pînă la un moment dat, curba face deodată o cotitură în sus. Ridicarea nu e continuă, ci în salturi, cu perioade intercalate de relativă stagnare; fiecare salt depășește însă pe cel precedent și, dacă am uni vîrfurile tuturor salturilor, am constata că forma ajustată a celei de-a doua jumătăți a curbei prezintă o mișcare ascendentă din ce în ce mai abruptă. În această a doua jumătate a curbei, dimensiunea orașelor crește în progresie geometrică și tot astfel și accelerarea ritmului exploziv de creștere.

Configurația respectivă a celor două curbe este izbitor de asemănătoare, dar scara lor respectivă de timp este, bineînțeles, cu totul diferită. Curba creșterii potențialului tehnologic este contemporană cu însăși omenirea. Durata primei sale secțiuni, orizontale, ar putea să fie cam de un milion de ani, iar durata celei de-a doua secțiuni, ascendente, reprezintă poate

treizeci de mii de ani. Intervalele de timp corespunzătoare ale curbei ce reprezintă creşterea survenită în dimensiunea oraşelor sînt de circa cinci mii şi respectiv două sute de ani. Această curbă este contemporană nu cu omenirea, ci numai cu civilizaţia.

Primul milion de ani din istoria omenirii nu intră deloc în curba urbană ; nici partea paleoliticului superior, care constituie de departe cel mai lung interval din ultimii treizeci de mii de ani. Chiar şi era neoliticului, care a apărut, după calculele cele mai cuprinzătoare, cu abia zece mii de ani în urmă, este reprezentată — cel puţin în stadiul actual al cunoştinţelor noastre arheologice — doar de două oraşe : Jerichon şi Lepenski Vir. În ciuda descoperirii surprinzătoare în Iugoslavia, la Lepenski Vir, a unui pandant contemporan al Jerichonului, se pare că în era neoliticului oraşele erau raritaţi cu totul excepţionale. Forma caracteristică de aşezare omenească era comunitatea agricolă a satului şi aici nu exista diviziunea muncii caracteristică pentru societăţile urbanizate, între meşteşugari şi negustori, care trăiesc în zone construite, pe de o parte, şi ţărani — la început, probabil, în cea mai mare parte ţărance — care lucrează la cîmp, pe de altă parte. Adevăratul punct de pornire al curbei urbane este contemporan cu cel de-al treilea salt din a doua jumătate, ascendentă, a curbei progresului tehnologic, şi nu cu primul salt, care începe în paleoliticul superior prin cioplirea pietrei, nici cu cel de-al doilea salt, care începe în era neoliticului, cu producerea uneltelor de piatră, cu inventarea meşteşugului agriculturii şi al ţesătoriei şi cu extinderea domesticirii, limitată iniţial la cîine, la o serie de alte animale.

Curba urbană începe în perioada inventării metalurgiei, a dirijării apei prin drenare şi irigare şi a artei scrisului. Cu excepţia Jerichonului şi a lui Lepenski Vir, cele mai vechi oraşe cunoscute pînă în prezent în restul lumii au

fost create nu cu mult înainte de aproximativ 5 000 de ani ; și pentru cea mai mare parte a acestor ultimi 5 000 de ani, curba creșterii dimensiunii orașelor este tot atît de orizontală ca și curba creșterii potențialului tehnologic în cursul primului milion de ani din existența omenirii. Weimarul lui Goethe era același tip de oraș ca și Ur al lui Abraham sau chiar ca stratul cel mai de jos al *tell*-ului de la Jerichon. Aceste trei orașe se asemănau unul cu celălalt nu numai ca dimensiune, dar și ca structură și, ceea ce e mai important, ca mod de viață al locuitorilor. De fapt, toate orașele examinate în capitolele precedente ale acestei cărți, în afară de orașele-capitale — și acestea au fost tot atît de excepționale ca Jerichon și Lepenski Vir —, erau variațiuni ale tipului originar. Abia în ultimii două sute de ani a apărut un nou tip de oraș — orașul mecanizat, un tip care se deosebește de toate predecesoarele sale, inclusiv orașele-capitale.

Deosebirile dintre orașele mecanizate, contemporane cu revoluția industrială, și toate orașele de tip mai vechi sînt deosebiri de grad, nu de gen, deși aceste diferențe de grad sînt în realitate atît de mari, încît ajung să echivaleze diferențe de gen.

De exemplu, orașele mecanizate nu au fost primele așezări urbane care au proliferat ca ciupercile. Unele dintre orașele-capitale, create în trecut printr-o hotărîre politică, s-au dezvoltat chiar mai repede. În zilele noastre, Brasilia — o capitală ridicată ca prin farmec în mijlocul junglei virgine — a depășit ca viteză de creștere titanul industrial și comercial São Paulo. Dar Brasilia, Alexandria, Constantinopol și Changan[1] au fost niște tururi de forță izolate, pe cînd São Paulo nu e un caz unic — titanicele orașe moderne mecanizate sînt legiune.

Una din trăsăturile caracteristice ale orașelor mecanizate constă în faptul că sînt stupi de industrie prelucrătoare și tîrguri de comerț ; s-a

[1] În prezent Sian. — *Nota trad.*

arătat încă la începutul acestei cărți că manufactura și comerțul sînt activități caracteristice pentru toate orașele — și aceasta în mod necesar, dacă ținem seama de definiția corectă a orașului ca zonă care nu poate produce în cadrul propriilor sale granițe hrană suficientă pentru locuitorii săi și, de aceea, trebuie să producă alte lucruri pe care producătorii de alimente să fie de acord să le accepte în schimbul surplusului producției lor de alimente, presupunînd că produc un surplus. S-a arătat că orașele-capitale, care la prima vedere ar putea părea parazitare, exportă în realitate servicii în schimbul alimentelor importate. S-a arătat, de asemenea, că orașele considerate sfinte, care la prima vedere ar putea părea neeconomice, în realitate subzistă din traficul pelerinilor și că pelerinii în multe cazuri sînt, totodată, și negustori. Aspectul economic al vieții în toate orașele considerate sfinte este ilustrat în mod deosebit de clar prin exemplul clasic al orașului Mecca. Resursele de hrană din zona orașului sînt foarte reduse. Mecca a trebuit dintotdeauna să-și cîștige existența servind drept tîrg pentru o regiune întinsă din afara ei ; și din informațiile cele mai vechi ce s-au păstrat asupra orașului Mecca — datînd dinaintea profetului Mahomed — reiese că funcția lui ca loc de pelerinaj anual a reprezentat baza indispensabilă pentru tîrgul anual ce se ține acolo în timpul sezonului de pelerinaj.

Astfel, comerțul și industria, care reprezintă trăsături caracteristice ale orașelor mecanizate, nu sînt trăsături exclusive ale orașelor de tip nou și nici mecanizarea însăși nu este o trăsătură exclusivă, deși rolul mecanizării în viața lor este atît de preponderent, încît justifică etichetarea lor ca atare. Mecanizarea ar putea fi definită ca „înhămarea" de către oameni a forțelor fizice din natura neanimată pentru a servi scopurilor lor, spre deosebire de folosirea forței musculare a ființelor umane și a anima-

lelor domestice. În cazul cînd mecanizarea este definită în acest fel — şi definiţia este, fără îndoială, corectă —, ea este contemporană cu cel de-al treilea salt al progresului tehnologic, salt ce s-a produs în zorii civilizaţiei, cu circa 5 000 de ani în urmă. Una dintre primele invenţii făcute pe vremea aceea a fost înhămarea forţei vîntului pentru propulsarea vaselor, captînd vîntul în pînze. În urmă cu cel puţin o mie trei sute de ani, forţa vîntului a început să fie folosită într-un scop nou, pentru a pune în mişcare morile ; iar morile de vînt, concepute la origine pentru măcinatul grîului, au ajuns, înainte de începutul revoluţiei industriale, să fie folosite în Olanda la pompatul apei. Captarea forţei apei pentru punerea în mişcare a morilor a fost inventată cu peste două mii de ani în urmă şi a fost apoi valorificată în nordul Angliei şi în Clydeside — tot înainte de izbucnirea revoluţiei industriale — la mecanizarea industriei fierului din Sussex. Ultima realizare mai de seamă a industriei fierului din Weald este grilajul de fier din jurul catedralei St. Paul din Londra, care a fost forjat după reconstruirea catedralei în urma marelui incendiu din 1666 ; dar în Sussex, „bălţile de ciocan" (hammer-ponds) tot îşi mai păstrează denumirea, deşi n-au mai fost folosite de aproape un sfert de mileniu. Această denumire e o dovadă că au existat maşini acţionate de forţa apei încă înainte de revoluţia industrială, iar forţa apei a fost forţa mecanică folosită în prima fază a revoluţiei industriale.

Noua cotitură care justifică termenul de „revoluţia industrială" nu s-a produs numai pentru că s-a inventat „înhămarea" forţei apei, nici pentru că a început folosirea forţei apei în locul lucrului mîinii [1] (care, după cum se ştie, e înţelesul literal al cuvîntului „manufactură"). Cotitura a fost provocată de extinderea conside-

[1] Traducere literală a termenului *handicraft* (engl.), care înseamnă de fapt meşteşug. — *Nota trad.*

rabilă, subită a folosirii forței apei în producția industrială, de creșterea numărului de ramuri industriale care foloseau forța apei (în special, introducerea ei în industria textilă), precum și de suplimentarea rapidă a forței apei și de înlocuirea ei în cele mai multe cazuri, cu excepția producției de electricitate, prin „înhămarea" succesivă a cărbunelui, aburului, gazului aerian, petrolului, gazelor naturale și energiei nucleare, fie pentru folosință directă, fie pentru folosință indirectă, de exemplu pentru generarea electricității. În lumina creșterii accelerate a numărului surselor de energie ce au fost „înhămate" în cursul ultimilor două sute de ani, ar fi pripit să se afirme, în 1969, că „înhămarea" energiei nucleare va fi ultima dintre victoriile omului în lupta sa pentru cucerirea și dominarea mediului înconjurător.

Această „înhămare" treptată a forțelor naturii, după izbucnirea revoluției industriale, a deschis calea pentru creșterea dimensiunii orașelor — și aceasta într-o măsură îngrădită doar de limitele întinderilor locuibile ale suprafeței de uscat a Pământului. În primii cinci mii de ani din istoria orașelor, dimensiunea lor era limitată de doi factori. Primul consta în necesitatea și posibilitatea apărării unui oraș, care trebuia înconjurat cu fortificații statice. Al doilea factor îl constituia lungimea distanței ce putea fi parcursă de două ori într-o zi de către muncitorii urbani, care circulau între casele și locurile lor de muncă (presupunînd că locuința și locul de muncă nu se aflau în aceeași clădire). Marea majoritate a muncitorilor urbani erau pietoni și doar o mică minoritate privilegiată înstărită își putea permite să posede sau să închirieze un cal sau un măgar de călărie.

Zidurile circulare de apărare, întărite la anumite intervale cu turnuri, care au servit efectiv la apărarea orașelor pînă la sfîrșitul secolului al XV-lea și începutul secolului al

XVI-lea e.n., au devenit ineficiente în urma inventării explozivilor. Cu toate acestea, practica tradițională de a împrejmui orașul cu fortificații statice cu greu a fost abandonată. Zidurile, construite fie din piatră, fie din cărămizi arse în cuptor sau uscate la soare, au fost înlocuite prin fortificații de pămînt, ca măsură de apărare împotriva ghiulelelor de tun și mai tîrziu a bombelor. Meterezele construite la Paris în anii 1840—1844, de care am amintit la începutul acestei cărți, au fost ultima lucrare importantă de acest fel, iar aceste metereze din secolul al XIX-lea nu au împiedicat Parisul să cadă în 1871 și nu l-ar fi salvat de la cădere nici în 1940, presupunînd că n-ar fi fost nivelate, așa cum s-a întîmplat după sfîrșitul primului război mondial. Inventarea avioanelor de bombardament și apoi a bombelor nucleare, culminînd cu bombele cu hidrogen, a redus *ad absurdum* practica pe vremuri atît de răspîndită de protejare a orașului prin înconjurarea lui cu un cerc de fortificații pe sol. Dar orașele mecanizate, în goana lor după inovare, au irupt în afara anticelor lor ziduri și metereze chiar înainte de inventarea bombardamentelor din aer.

Al doilea factor de limitare a creșterii dimensiunii orașelor în vremurile vechi — anume distanța ce putea fi parcursă pe jos sau călare — n-a mai putut acționa în urma inventării, de data aceasta, nu a avioanelor de bombardament, ci a mijloacelor mecanizate de locomoție în scopuri pașnice-economice. În această ramură a mecanizării, breșa a fost făcută înhămînd forța aburului pentru a pune în mișcare locomotivele, care trag după ele trenurile pe șine. Inventarea căii ferate a deschis calea unor transformări revoluționare nu numai în ceea ce privește dimensiunea orașelor, dar și în privința amplasamentului și amenajării lor.

Înainte de inventarea căilor ferate, modul de viață cel mai convenabil pentru un lucrător co-

mercial sau industrial era de a locui cu familia sa în aceeași clădire în care presta munca prin care cîștiga existența familiei sale. Pentru ca negustoria să se poată desfășura în bune condiții, prăvălia, cu locuința deasupra ei, trebuia să fie în oraș ; însă dintre industriile principale, industria textilă, înainte de a fi mecanizată, putea funcționa în case de țară împrăștiate în împrejurimi, mîna de lucru fiind constituită din familiile care combinau torsul și țesutul cu agricultura și creșterea animalelor. Lucrătorul urban mai avea apoi alternativa să-și ducă munca într-o prăvălie sau un atelier la o distanță de zece, cincisprezece minute de locuința sa, mergînd pe jos sau călare pe măgar. Distanța maximă posibilă între casă și locul de muncă a crescut brusc și în foarte mare măsură cînd s-au inventat vehicule circulînd pe șine : la început trenuri trase de locomotive cu abur pe o „cale permanentă" special construită și apoi tramvaie pe șine așezate pe străzile orașelor. Tramvaiele, trase la început de cai, au fost înlocuite mai tîrziu cu tramvaie electrice, iar acestea, cu omnibuze acționate de motoare cu benzină și eliberate de șine.

Unul dintre efectele revoluției în domeniul mijloacelor de transport în ceea ce privește amenajarea orașului a fost de a-l articula din zone separate — rezidențială, comercială și industrială —, în cursul acestui proces mărindu-se suprafața orașului într-o măsură cu totul disproporționată față de creșterea populației. În orașele dinaintea revoluției industriale, populația trăia înghesuită din cauza necesității de a restrînge orașul înăuntrul unui zid înconjurător și din cauza limitării mijloacelor de locomoție la forța musculară a picioarelor umane și animale.

În istoria evoluției de pînă acum a orașelor, maximum de densitate a fost atins în ultimul

mileniu î.e.n. în orașele feniciene, cocoțate pe insulițe și peninsule. În conurbația ce se întinde în prezent în nord-estul Statelor Unite, de la Boston Mass. pînă la Washington D.C. inclusiv, densitatea medie a populației în timpul nopții este mult mai redusă decît densitatea la orice oră din zi sau din noapte la Tyr în secolul al IX-lea î.e.n. la Florența în secolul al XV-lea e.n. sau la Frankfurt-pe-Main în secolul al XVIII-lea e.n. În prezent, cea mai mare parte a zonei din conurbația Boston—New York—Philadelphia—Washington este suburbană sau recreativă și foarte mulți dintre locuitorii ei sînt navetiști. Zburînd deasupra acestui megalopolis, călătorul care privește din avion va avea iluzia că se află deasupra unui cîmp deschis, dar traversînd apoi aceeași zonă cu mijloace mecanizate terestre, va constata că nu are un caracter cu adevărat rural, deoarece e folosită nu pentru cultivarea cerealelor și creșterea animalelor, ci pentru locuințe suburbane și pentru recrearea oamenilor care își cîștigă existența în porțiunile de pe domeniul acestui megalopolis unde se află construcțiile industriale și comerciale.

În această conurbație specială, proporția populației care își petrece nopțile la sfîrșit de săptămînă în suburbie și face naveta între locuință și locul de muncă de două ori pe zi în zilele de lucru este probabil mai mare decît în orice alt megalopolis mecanizat din zilele noastre, deși în cifre absolute mulțimea de navetiști din orașul New York este depășită de numărul navetiștilor din Tokio. Totuși, se pare că procentual navetismul atinge în prezent maximum în megalopolisul Boston—New York—Washington considerate ca un tot, aceasta probabil datorită faptului că bunăstarea populației din această conurbație este astăzi la un nivel mediu mai înalt decît în oricare altă conurbație. De la data cînd mecanizarea mijloacelor de

transport a permis unora dintre locuitorii ei — la început, bineînțeles, celor mai înstăriți — să locuiască la o distanță mult mai mare de locul lor de muncă decît distanța pe care o puteau parcurge mergînd pe jos sau călare și să-și petreacă vacanțele departe de orașul lor, eventual în străinătate dacă mijloacele le-o permiteau, există în toate orașele mecanizate o tendință de creștere a procentului lucrătorilor urbani care devin suburbani și navetiști.

Rezultă de aici că ar fi eronat să se evalueze populația dintr-un megalopolis actual mecanizat după densitatea medie din timpul nopții. Pentru a ne forma o imagine reală, trebuie să ținem seama de diferența dintre orele de lucru și orele de recuperare, precum și de faptul că și în megalopolisurile cele mai prospere din zilele noastre numărul muncitorilor care își pot permite să locuiască în suburbii și să facă naveta reprezintă, totuși, o minoritate. În timpul orelor de lucru, densitatea populației din suburbii marchează o scădere accentuată, iar densitatea din zonele comerciale și industriale — mai ales comerciale — crește tot atît de accentuat. Locuitorii din orașele feniciene trăiau și munceau în clădiri „înalte", dar la Cartagina sau la Motya, de exemplu, nu se pomenește de clădiri care să fi fost mai înalte de șase etaje. După standardele actuale, „zgîrie-norii" fenicieni erau pitici, iar densitatea populației în timpul orelor de lucru în actualul Manhattan-Island este mult mai ridicată decît a fost vreodată pe insula Motya din secolul al V-lea î.e.n., deși în timpul nopții este mult mai scăzută.

Trebuie, de asemenea, ținut seama că, deși densitatea medie a populației în timpul nopții pe suprafața totală a actualului megalopolis este mai redusă decît a fost vreodată la Motya, Cartagina sau Tyr, cele mai multe megalopolisuri ale lumii actuale cuprind un „ghetou" sau mai

multe „ghetouri", unde densitatea populației din timpul nopții este cel puțin tot atît de mare și poate chiar mai mare decît a fost vreodată într-un oraș fenician. Clasificarea zonelor unui megalopolis modern în industrială, comercială și rezidențială poate induce în eroare în cazul cînd analiza nu este dusă mai departe, după cum și luarea separat în considerație a densității din timpul nopții poate duce la concluzii greșite. Pentru a ne putea da seama de felul cum se desfășoară în realitate viața într-un megalopolis, trebuie împărțit termenul de „zonă rezidențială" în două secțiuni, și acestea prezintă un contrast penibil una față de cealaltă. Suburbia foarte întinsă, cu o populație redusă, în care minoritatea bogată a lucrătorilor urbani își petrece nopțile, se află la polul opus — atît sub aspect topografic, cît și metaforic — de „ghetoul" intraurban.

Partea mai săracă a populației unui megalopolis — și această parte constituie încă majoritatea — este obligată să-și petreacă nopțile cît mai aproape de fabricile unde își cîștigă existența în timpul orelor de lucru, pentru ca cheltuielile de transport să fie la nivelul mijloacelor bănești de care dispune. Circulația nu se mai poate face pe jos — zonele industriale dintr-un megalopolis și zonele „ghetourilor" adiacente sînt acum prea întinse pentru a mai putea fi traversate cu piciorul — și majoritatea muncitorilor industriali sînt obligați să locuiască cît mai aproape de locul lor de muncă, pentru a putea face drumul la fabrică și înapoi acasă cu un bilet ieftin de autobuz. Navetismul cu trenul suburban depășește mijloacele de care dispune majoritatea muncitorilor industriali, chiar dacă tariful integral pentru o singură călătorie este „comutat" în tarif redus pentru un abonament sezonier. Evident, numai o minoritate cu o calificare excepțional de înaltă și

de aceea foarte bine plătită a muncitorilor industriali își poate permite să cumpere și să se servească de un automobil. Pînă în prezent, Statele Unite și Canada sînt singurele țări unde o minoritate mai importantă a muncitorilor industriali au devenit proprietari de mașini.

Mecanizarea mijloacelor de transport nu numai că a permis extinderea zonelor din orașe, modificîndu-se, în același timp, și distribuirea lor, dar a extins și posibilitatea alegerii amplasamentelor orașelor. În era premecanizării, mijloacele de transport pe uscat erau categoric inferioare transportului pe apă în ceea ce privește rapiditatea, costul și convenabilitatea. Pe uscat, trăsurile și căruțele trase de cai sau de boi erau imobilizate de noroi pe timpul ploilor, iar caii de povară, călăreții și pietonii trebuiau să-și croiască drum pe versante cu sol uscat, cît mai aproape de cumpăna apelor. Dimpotrivă, călătoriile și transportul cu vase pe fluvii sau canale navigabile sau cu vapoare pe mare — cu excepția suspendării navigației maritime pe vreme de iarnă — erau relativ rapide și ieftine. În consecință, un oraș comercial sau industrial trebuia amplasat pe malul unui fluviu navigabil sau pe țărmul mării, într-un loc cu condiții naturale favorabile pentru construirea unui port, cel mai bine la gurile unui fluviu navigabil sau în apropierea lor (ca, de exemplu, orașele Salonic și Marsilia).

În timp ce noul tip de vas inventat de portughezi în secolul al XV-lea e.n., care putea să navigheze mai multe luni de-a rîndul, transformase întreaga suprafață a mării de pe planetă într-un mediu de trafic maritim, porțiunea de suprafață a uscatului planetei unde transportul de mărfuri și persoane era practicabil și rentabil a rămas mai departe limitată la imediata vecinătate a porturilor maritime și

fluviale. În urma cuceririi tehnologice a oceanului, aceste fîşii de pămînt au devenit accesibile la început marinarilor vest-europeni, apoi şi altora, din diverse părţi ale lumii ; deşi erau acum împrăştiate de jur împrejurul globului, zonele de uscat accesibile reprezentau, totuşi, doar nişte fîşii de teritoriu adiacente căilor de apă navigabile. Inventarea şi construirea rapidă a căilor ferate în secolul al XIX-lea a deschis dintr-o dată hinterlandurile căilor de apă.

Transportul pe calea ferată a făcut posibilă cultivarea pămîntului şi creşterea animalelor în interiorul Americii de Nord şi în sudul Americii de Sud şi transportarea cantităţilor abundente de alimente din aceste noi surse în noile oraşe mecanizate, cu o populaţie în rapidă creştere. În ultimul mileniu î.e.n. se făcea deja comerţ cu alimente pe distanţe lungi. Oraşele industriale feniciene şi greceşti din vremea aceea importau cereale pe apă : în prima etapă a călătoriei, pe fluviile navigabile (Nil, Nipru, Bug), iar în a doua etapă, pe mare. De asemenea, cheresteaua era plutărită pe Eufrat şi Tigru, din pădurile Muntelui Amanus şi din Urartu, pentru nevoile oraşelor din Sumer, iar pe Tibru, din pădurile Umbriei, pentru aprovizionarea oraşului Roma cu material de construcţie. Cheresteaua din Liban se transporta, de asemenea, pe mare, de la Byblos în Egipt. Dar în afara acestor excepţii şi altor cîteva destul de rare, transportul pe apă de mărfuri ieftine şi voluminoase se rezuma practic la cereale, „baza vieţii", atîta timp cît dimensiunile vaselor erau limitate de felul materialului — lemn — din care erau construite.

În afară de transporturile de cereale, cele mai multe încărcături maritime constau din mărfuri de lux, care nu erau nici voluminoase, nici perisabile. Marinarii fenicieni şi greci ar fi putut transporta aurul descoperit în secolul al XIX-lea în California

și Australia. Ei transportau cositor din minele din Cornwall în Mediterana, aprovizionînd regiunea cu cel de-al doilea component mai rar și mai scump al bronzului. N-ar fi putut însă transporta carne din Noua Zeelandă sau Argentina sau cărbune din Newcastle sau minereu de fier din Venezuela. Transportul pe distanțe lungi al mărfurilor ieftine voluminoase și al mărfurilor perisabile a devenit posibil numai în urma inventării, în secolul al XIX-lea, a navelor construite din fier și a dezvoltării, în secolul al XX-lea, a frigotehniei.

Înlocuirea cherestelei cu metal ca material pentru construcția vaselor a împins mai departe limitele tehnologice anterioare privind dimensiunile navelor. La 9 decembrie 1967 am vizitat șantierele din Noul Sakai, în Japonia, unde se construiau tancuri petroliere cu o deplasare de două sute de mii de tone din secțiuni de oțel cîntărind fiecare cîte 200 de tone. La 3 februarie 1963, pe cînd mă aflam în noul oraș industrial Ciudad Guayana de pe fluviul Orinoco, în Venezuela, privind în jos din avion, am văzut doi munți formați din fier aproape pur. Unul din ei (celălalt era încă intact) era răzuit, iar fierul, încărcat în vagoane de cale ferată, parcurgea un drum de opt mile pînă la malul fluviului, era transbordat apoi în cargouri maritime, care îl transportau într-un port accesibil vaselor maritime de pe fluviul Delaware. De acolo, minereul urma să fie transportat din nou pe calea ferată — de data aceasta, drumul avea să fie mai lung — pînă la oțelăriile Bethlehem din Pennsylvania. De pe sol am văzut apoi în spatele celor doi munți de fier un șir întreg de mari căderi de apă, „înhămate" să producă o cantitate aproape nelimitată de energie hidroelectrică, iar între căderile de apă, munții de fier și malul fluviului am văzut o uriașă uzină de oțel ce se construia, pentru ca

Venezuela să-şi poată folosi propria energie hidroelectrică şi propriul său fier spre a produce singură oţelul de care are nevoie, în loc să continue a exporta fier în Statele Unite şi a reimporta de acolo oţelul în care acest fier venezuelan este transformat de tehnologia americană.

Este raţional să construieşti o uzină de oţel şi să planifici construirea unui oraş industrial într-un loc unde materia primă şi sursa de energie sînt ambele la îndemînă. În Anglia, în prima etapă a revoluţiei industriale, uzinele au fost implantate pe cursuri de apă cu albii abrupte, iar în a doua etapă, în apropierea bazinelor de cărbuni ; e adevărat că bumbacul brut trebuia importat din alte zone, dar lîna şi minereul de fier se găseau în Anglia în apropierea cărbunelui şi a energiei hidraulice. În prezent însă, eficienţa mijloacelor de transport, chiar pentru transportul materialelor voluminoase, dă fabricilor posibilitatea să lucreze rentabil şi atunci cînd nu au în apropiere toate materialele esenţiale. Pe cheiurile de pe malul fluviului Orinoco am văzut mari grămezi de cocs ce fuseseră descărcate de pe un vapor transoceanic, în timp ce fierul local era încărcat pe alt vapor. Am aflat că acest cocs fusese importat din Anglia, ţara cea mai apropiată, unde se producea exact calitatea de cocs necesară cuptoarelor de oţel din Ciudad Guayana, şi că merita să fie adus, chiar de la o distanţă atît de mare.

Datorită uimitoarelor progrese făcute de mijloacele de transport, în cursul ultimului secol şi jumătate, în ceea ce priveşte volumul, viteza şi costul, a devenit posibil să se amplaseze un oraş industrial oriunde în lume, chiar dacă aprovizionarea se face din surse de materii prime externe, iar produsele se vînd pe pieţe îndepărtate. În prezent, São Paulo din Brazilia este unul dintre oraşele comerciale şi industri-

ale care cunosc cea mai rapidă dezvoltare din lume. Căile ferate şi şoselele au permis oraşului São Paulo să smulgă pieţele de pe ţărmul oceanic al Braziliei, inclusiv oraşele de coastă din nord-estul îndepărtat, din mîinile oraşelor industriale vest-europene, care aprovizionau în mod obişnuit Brazilia cu produse industriale pe mare. Înflorirea economică a oraşului São Paulo s-a produs pe cît de rapid, pe atît de recent. Aşezat într-o regiune accidentată, între coasta Atlanticului şi bazinul fluviului Parana, São Paulo nu putea să joace rolul pe care-l are în prezent înainte de inventarea căii ferate, a vapoarelor construite din fier şi acţionate mecanic şi a autocamioanelor ce străbat şoselele de mare capacitate.

Traficul de bunuri pe distanţă lungă mai are loc să se dezvolte, în ciuda creşterii enorme şi constante a volumului său. Oceanul are loc pentru oricîte vase gigantice ar putea omenirea să construiască în viitorul previzibil, iar uriaşele tancuri petroliere, spre deosebire de cargouri, care încarcă şi descarcă mărfuri solide, nu au nevoie să tragă la chei. Ele pot fi umplute cu încărcăturile lor lichide sau descărcate, prin conducte, în timp ce se află ancorate în largul mării. Pe de altă parte, traficul de pasageri pe distanţă lungă a devenit mai aglomerat, deoarece s-a deversat din vapoare în avioane. Numărul de pasageri pe liniile aeriene, dimensiunile avioanelor şi lungimea pistelor depăşesc în prezent capacitatea de cuprindere a aeroporturilor. Sînt temeri că o serie de noi aeroporturi vor deveni necorespunzătoare chiar înainte ca construcţia lor să fie în întregime terminată. Lăsînd la o parte pentru moment traficul pe distanţă lungă între un megalopolis şi altul şi examinînd traficul intern în cadrul unei singure zone metropolitane, constatăm că la această scară traficul de mărfuri, ca şi traficul de pasageri a devenit atît de obstructiv,

încît este de-a dreptul autoanihilant. În 1969, problema traficului reprezintă o amenințare tot atît de serioasă pentru viitorul orașului mecanizat ca și problema ghetoului. Punctul critic — poate că un punct de la care nu mai există întoarcere — în dezvoltarea traficului intern al orașului mecanizat a fost atins și depășit, după cum se poate constata retrospectiv acum, cînd era căilor ferate a fost urmată de era automobilului.

Un oraș mecanizat nu poate lucra — și, de fapt, nici nu poate trăi — fără a fi echipat cu anumite mijloace eficiente de navetism. Minoritatea lucrătorilor instăriți dintr-un oraș mecanizat au făcut naveta încă de la prima apariție a orașelor de acest tip nou ; proporția de navetiști în numărul total al muncitorilor urbani a crescut și continuă să crească, concomitent cu extinderea treptată a prosperității de la vîrful piramidei sociale spre bază, pe de o parte, pentru că progresul tehnologiei face să crească volumul total al bunurilor, pe de altă parte, pentru că există o cerință crescîndă pentru o împărțire mai echitabilă, pe scară mare, a acestor bunuri, care devin tot mai abundente. La Tokio, în prezent cel mai populat oraș din lume, mi s-a afirmat, în 1967, că în timpul orelor de lucru se aflau în oraș 17 000 000 de oameni, dar că numai 12 000 000 de oameni își petreceau noaptea în aceeași zonă. Spectacolul trenurilor era impresionant : fiecare avea cam un sfert de milă lungime, erau pline pînă la refuz cu pasageri de la un capăt la celălalt și circulau unul după celălalt, aproape fără intervale, în ambele direcții, pe o cale ferată cu opt linii paralele.

Navetismul, ca și industria, comerțul și mecanizarea, reprezintă o trăsătură caracteristică a megalopolisurilor care au irupt în ultimele două sute de ani, dar, ca și alte caracteristici

ale acestora, el a precedat naşterea noului tip de aşezare omenească, în care joacă acum un rol-cheie. (Acest fapt istoric a fost menţionat la începutul acestei cărţi.) Navetismul a fost inventat cîndva, în primele secole ale celui de-al doilea mileniu î.e.n., de păstori şi văcari care trăiau la marginea aridă a unor pămînturi cu suficiente resurse de apă pentru a permite transformarea lor în ogoare şi păşuni. Dincolo de marginile acestor oaze se întindeau regiuni vaste nevalorificate din punct de vedere economic, deoarece erau atît de aride, încît, date fiind metodele de cultivare a pămîntului şi creştere a animalelor cunoscute în acea vreme, oamenii nu reuşeau să le valorifice pentru agricultură sau păşunat. Cîndva, la începutul celui de-al doilea mileniu î.e.n., păstorii şi văcarii care trăiau la marginea unei oaze au purces să facă o nouă experienţă, desprinzîndu-se de baza lor fixă de activităţi economice, în căutarea unor locuri de păşunat pentru turmele şi cirezile lor în stepa uscată.

Aceşti aventurieri au descoperit că aveau şanse de succes în noua lor acţiune cu condiţia să renunţe la viaţa sedentară de pînă atunci şi să continue să înainteze, parcurgînd o rută anuală bine stabilită în spaţiu şi în timp, de la păşune la păşune. Cu excepţia cîtorva săptămîni de vegetaţie luxuriantă, în stepa aridă, iarba este atît de subţire încît nici o întindere nu poate hrăni turmele şi cirezile decît o scurtă perioadă de timp, dar, înaintînd continuu dintr-un loc într-altul, în funcţie de sezon, se poate găsi ceva hrană, în fiecare loc, de-a lungul întregului an.

Pastoralismul nomad este deci şi el o formă de navetism, şi anume un navetism care pretinde mai multe cunoştinţe, mai mult spirit de prevedere şi de disciplină decît i se cere actualului navetist urban. Desigur, aceste două va-

rietăţi de navetism se deosebesc între ele, cel puţin sub două aspecte : în ceea ce priveşte intervalul de timp al ciclului şi relaţia dintre locul de muncă şi locuinţă. Ciclul navetistului urban este zilnic ; ciclul navetistului păstor nomad este anual. Navetistul urban munceşte într-un loc, doarme într-altul şi face naveta între cele două locuri. Navetistul pastoral, ca şi muncitorul urban din era premecanizării, munceşte şi trăieşte în acelaşi loc, dar, spre deosebire de acesta, nu este static. Munca lui îl menţine tot timpul în mişcare, şi el prestează această muncă mobilă trăind sub un cort pe care îl mută incontinuu dintr-un loc într-altul, în căutare de noi păşuni. În 1969, păstoritul nomad este pe punctul de a dispărea ca mod de activitate economică, şi, întrucît numai sub forma păşunatului se puteau obţine de pe aceste meleaguri ale uscatului planetei mijloace de subzistenţă folositoare oamenilor, regiunile sterpe sînt din nou lăsate în părăsire, în afară de cazurile cînd adăpostesc în subsolul lor acumulări de petrol. Punctul nevralgic al comparaţiei între forma de navetism pastoral, în rapidă descreştere, şi cel urban, în rapidă creştere, îl constituie însă faptul că navetismul primitiv pastoral se bucura de un spaţiu de manevră care îi lipseşte pandantului său evoluat urban. Stepa, ca şi oceanul, este un spaţiu liber, fără nici un fel de îngrădiri, şi, în comparaţie cu fracţiunea cultivabilă din suprafaţa Pămîntului, stepa este vastă ca şi oceanul. Şi, dimpotrivă, benzile de şosea pe care circulă navetistul urban devin din ce în ce mai congestionate.

Atîta timp cît mijlocul de transport al navetistului urban era trenul suburban, traficul era încă suportabil. Căile ferate au meritul de a folosi un minimum de spaţiu pentru transportul unui maximum de persoane sau de

bunuri şi ele nu invadează străzile oraşului. Reţeaua internă de căi ferate a unui oraş, acolo unde există o asemenea reţea, se află în subteran. În era dinaintea automobilului, un lucrător urban care făcea naveta între dormitorul său suburban şi locul său de muncă urban circula înăuntrul oraşului fie cu metroul, fie cu un mijloc de transport public tras de cai (omnibuz sau trăsură), sau mergea pe jos.

Vehiculele trase de cai ocupă mai mult spaţiu în lungime decît vehiculele mecanizate de aceleaşi proporţii. În afară de vehiculul pe care îl trage, calul ocupă şi el un spaţiu. Aceasta prezintă însă şi un avantaj, deoarece limitează numărul vehiculelor trase de cai ce pot fi înghesuite pe străzile oraşului. Un vehicul tras de cal, spre deosebire de un automobil, nu poate fi parcat fără supraveghere. Vizitiul trăsurii are deci o slujbă cu program întreg, el nu poate fi conducător şi pasager în acelaşi timp, în afară de cazul cînd s-ar mulţumi, în calitatea sa de pasager, să nu coboare niciodată din trăsură şi să nu poată rezolva, prin urmare, nici un fel de treburi. Pasagerul care are treburi de rezolvat trebuie fie să meargă pe jos, fie să se urce într-un omnibuz, sau, dacă e grăbit, să ia o trăsură, fie, ca o a treia alternativă, să dispună de o trăsură proprie. Folosirea unei trăsuri proprii în munca profesională presupune angajarea unui vizitiu permanent, precum şi posedarea unui grajd cu unul sau doi cai, cărora trebuie să li se asigure hrană şi îngrijire, toate acestea reprezentînd o sumă de cheltuieli pe care puţini oameni şi le puteau permite în era calului.

O trăsură particulară cu vizitiu era o inevitabilă povară pe care trebuia s-o suporte un medic particular din venitul pe care-l cîştiga făcîndu-şi vizitele. Bunicul meu era un medic londonez nu de medicină generală, ci medic

specialist ; cabinetul lui de consultaţii se afla la Savile Row, iar locuinţa, la Wimbledon. Nu avea nevoie să ţină trăsură deoarece nu se ducea el la pacienţi, ci veneau ei la dînsul — ţinea însă mai mulţi cai de călărie. Obişnuia să facă naveta între Savile Row şi dealul Wimbledon cu trenul metropolitan, dar seara urca dealul şi dimineaţa îl cobora călare, însoţit de un servitor care îi aducea calul şi îl ducea înapoi şi de cîţiva dintre cei nouă copii ai săi, care veneau, de asemenea, să-l întîmpine la gara metropolitană Wimbledon cînd se întorcea acasă din oraş. După cum am mai amintit, pe vremea cînd eram copil, avocatul care locuia peste drum de noi obişnuia să se ducă în fiecare zi la birou călare. Cred că adăpostirea unui cal într-un grajd din Londra pe durata unei zile de lucru nu era în vremea aceea atît de dificilă sau de costisitoare pe cît este astăzi parcarea unei maşini. Persoanele care-şi puteau permite să ţină cai de călărie sau cai de trăsură erau însă destul de puţine la număr, deoarece posedarea unui grajd cu cai presupunea angajarea unui grăjdar sau a unui vizitiu.

În oraşul mecanizat din zilele noastre, caii au dispărut de pe stradă, iar maşinile particulare depăşesc cu mult ca număr autobuzele, taxiurile şi chiar vehiculele utilitare. De cele mai multe ori, proprietarul-conducător este singurul pasager, deşi maşina sa este construită pentru cinci sau şase persoane, inclusiv conducătorul, şi ocupă o parte corespunzătoare din spaţiul şoselei. Proprietarul unei maşini, folosind un vehicul condus chiar de el, în locul unei trăsuri, realizează o economie : costul ovăzului pentru hrana calului s-a transformat în costul benzinei pentru hrana maşinii, însă s-a eliminat salariul vizitiului. În acelaşi timp, nivelul veniturilor reale a crescut. Reducerea cheltuielilor de în-

treținere a vehiculului, paralel cu creșterea veniturilor au făcut ca automobilul propriu să devină accesibil pentru un număr mult mai mare de oameni decît al celor care în trecut își puteau permite să posede o trăsură cu cai. Hoarda tot mai numeroasă a posesorilor de automobile fac naveta cu mașina și circulă cu ea în interiorul orașului pentru a-și rezolva în timpul orelor de lucru treburile. În consecință, automobilele particulare amenință să anuleze prin însuși numărul lor pletoric avantajele mecanizării mijloacelor de transport, al căror simbol a fost mai întîi locomotiva și căreia i-a succedat acum automobilul. Paralizia generală care amenință traficul urban reprezintă o amenințare pentru însăși existența orașului mecanizat, căci, dacă traficul mecanizat ar prolifera peste măsură, numărul excesiv de vehicule ar împiedica orice trafic și inima orașului mecanizat ar înceta să mai bată.

Deoarece în copilăria mea orașul mecanizat era încă în era căii ferate și deoarece am ajuns să trăiesc pînă în era automobilului, sînt în situația de a face o comparație între aceste două ere pe baza experienței proprii. Orașul mecanizat din era căii ferate era mai murdar decît actualul său succesor. Coșurile fabricilor și căile ferate subterane scoteau nori groși de fum. Îmi mai amintesc încă de ceața neagră-albăstruie din stația metroului din Gower Street și de trîmbele de fum pe care le lansau locomotivele și care țîșneau afară printre grătarele de pe stradă. Metroul nu fusese încă electrificat, iar fabricile nu erau obligate să folosească combustibil fără fum. La Londra, ceața atîrna uneori cîte trei zile la rînd în aer, iar felinarele cu gaz de pe stradă și lămpile din case rămîneau aprinse fără întrerupere, în timp ce deasupra orașului, în stratosferă, strălucea lumina soarelui. Pe vreme ploioasă, străzile erau acoperite

cu un strat gros de mîzgă, un amestec cleios din pămînt și balegă de cal, iar pietonul care trebuia să traverseze strada îi dădea cu recunoștință un penny măturătorului de la intersecție, care menținea trecerea relativ curată. Pe de altă parte însă, cel mai rău lucru ce putea să i se întîmple unui pieton la traversarea străzii era să-și murdărească ghetele ; circulația vehiculelor cu cai nu-i punea în pericol viața, căci fluxul circulației era cu mult mai redus și mai lent decît șuvoiul traficului mecanizat de astăzi pe exact aceleași străzi (exact aceleași străzi, doar cu cîteva excepții, deoarece într-un oraș unde valoarea solului este ridicată și clădirile sînt masive, lărgirea unei străzi este o întreprindere dificilă și costisitoare). În ceea ce privește poluarea aerului, smogul din fum a fost eliminat, în schimb au apărut gazele de eșapament ale vehiculelor mecanizate, acționate cu benzină. Gazele din petrol au devenit acum o primejdie pentru toate orașele, iar gradul de periculozitate este proporțional cu volumul traficului urban. În prezent, cel mai amenințate sînt Manhattan Island și Tokio.

Între anticonfortul unui megalopolis arhaic cu cai și cărbune și megalopolisul modern cu petrol desigur că nu e greu de ales ; în ceea ce privește însă punctul vital — sau poate letal — al supraaglomerării traficului, megalopolisul cu petrol reprezintă un tip mai dăunător de oraș decît predecesorul său imediat. Dar în afară de această deosebire esențială, megalopolisurile ce s-au născut în diverse țări, începînd cu Anglia, în decursul ultimilor două sute de ani au suferit de aceleași rele pe care singure și le-au provocat în decursul celor două faze ale istoriei lor, pînă la data prezentă.

Orașele mecanizate au pierdut contactul cu zona rurală — zona producătoare de hrană din jurul orașului și cu care majoritatea orașelor din

trecut se aflau în strînsă legătură. Asemenea oraşelor-capitale, care în era premecanizării reprezentau un tip excepţional de oraş, un oraş mecanizat îşi procură hrana din locuri îndepărtate, cu ai căror locuitori cetăţenii săi nu intră în contact personal ; şi tot astfel îşi vinde bunurile şi serviciile în locuri îndepărtate. Spre deosebire însă atît de oraşul-capitală din era premecanizării, cît şi de oraşul-tîrg normal din trecut, oraşul mecanizat este nemaipomenit de zgomotos, murdar şi mai ales e lipsit de suflet ; şi fiindcă nu are suflet, nu e iubit. Cu cît mai mecanizat devine procesul muncii, cu atît mai redusă e satisfacţia spirituală pe care o procură. Singurele ţări unde mai este încă „economic" de a produce mărfuri ce constituie opere de artă sînt ţările înapoiate din punct de vedere tehnologic, unde munca manuală este încă destul de ieftină pentru ca manufactura să rămînă propriu-zis un meşteşug.

Toţi cei ce adună oarecare avere în oraşul mecanizat îşi folosesc banii pentru a scăpa, cît mai departe şi cît mai frecvent, de infernul unde se află izvorul bogăţiei lor. De îndată ce mijloacele le permit, îşi mută locuinţa în afara limitelor oraşului, în suburbie ; vacanţele şi le petrec în ceea ce a mai rămas din ţinutul original rural ; şi cînd se pensionează, se retrag să moară pe Riviera franceză, sau în California de sud, sau la Montreux, sau la Vevey. Nici nu e de mirare, avînd în vedere că oraşul mecanizat este tot atît de respingător de urît ca şi mărfurile produse în masă ce se revarsă pe piaţă. Pentru omul care munceşte însă, această înstrăinare emoţională de locul unde şi-a prestat munca, şi-a cîştigat existenţa şi şi-a lăsat amprenta, bună sau rea, în istoria rasei umane constituie o adevărată prăbuşire spirituală, o transformare funestă a relaţiei existente în trecut între oraş şi cetăţenii săi. Documentele ce ne-au parvenit stau mărturie că, din vremurile sale mai vechi, despre care

fac menţiune, sentimentele fireşti ale cetăţeanului faţă de oraşul său erau mîndria şi dragostea. Citiţi elogiul Atenei pe care Thucydide l-a pus în gura lui Pericle în discursul funebru rostit în onoarea atenienilor ucişi în prima etapă a războiului ateno-peloponeziac din anii 431—404 î.e.n. Amintiţi-vă cu cîtă mîndrie vorbeşte apostolul Pavel de oraşul său natal, Tarsos, în pasajul ce-i este atribuit în Faptele apostolilor. Citiţi poemul lui Browning „Sus într-o vilă — Jos în oraş" (Up in a Villa — Down in the City), în care poetul englez din secolul al XIX-lea redă cu fantezie convingătoare sentimentele unui nobil italian sărăcit care, din lipsă de mijloace, e nevoit să trăiască în casa lui de la ţară, deşi tînjeşte să locuiască într-o casă din inima oraşului. Citiţi ceea ce povesteşte Goethe în „Poezie şi adevăr" (Dichtung und Wahrheit) despre copilăria sa petrecută la Frankfurt-pe-Main în anii de la mijlocul secolului al XVIII-lea. Încercaţi să retrăiţi durerea pe care au simţit-o Thucydide, Cicero şi Dante cînd au fost exilaţi şi Macchiavelli cînd a fost trimis la ţară. Thucydide a continuat să iubească Atena şi se consuma de dorul ei, deşi avea o părere proastă despre regimul ei democrat şi socotea, cu drept cuvînt, că fusese tratat în mod nedrept. Aceleaşi sentimente le nutreau Dante şi Macchiavelli faţă de Florenţa. În toate scrisorile sale după ce a fost exilat, Dante se desemna pe sine însuşi ca un „exilat pe nedrept" *(exul immeritus)*, dar continua, în acelaşi timp, să spere că se va putea reîntoarce în patrie.

În ceea ce-l priveşte pe Cicero, i se făcea dor de Roma de îndată ce pleca din oraş — fără a fi silit — şi se retrăgea pentru scurtă vreme la o casă de ţară din apropiere, unde găsea liniştea şi pacea de care avea nevoie pentru a-şi putea scrie lucrările. Cicero, ca şi Thucydide, avea o

părere proastă despre regimul politic din orașul său. Era originar dintr-un oraș de provincie ; îmbrățișase profesiunea de avocat și politica partidului conservator din metropolă, avînd o încredere naivă în probitatea aristocrației decadente romane din vremea sa. Mai tîrziu își pierdu iluziile în privința politicienilor conservatori aristocrați, cărora li se alăturase, datorită unei lungi serii de experiențe dureroase — Roma nu-l decepționă însă niciodată. Această capitală a lumii mediteraneene, nu prea respectabilă, îl fascina pe Cicero din aceleași motive pentru care nobilul imaginar al lui Browning era fascinat de orașul său în miniatură. Favoarea de care se bucura Cicero la Roma îi stimula spiritul și îl făcea fericit. Atașamentul lui față de Roma găsește cele mai elocvente cuvinte pentru a se exprima : „Orașul, Orașul ! Dedică-te lui și trăiește în lumina lui neasemuită. În tinerețea mea am ajuns la o concluzie de la care nu m-am mai abătut niciodată de atunci. A te ține la o parte, oricare ar fi împrejurările, pune în umbră și discreditează pe oricare dintre noi, cei care avem capacitatea de a adăuga ceva la gloria Romei prin lucrările noastre“ [1]. Virgiliu, care a făcut parte din generația următoare, a numit Roma „tot ce poate fi mai încîntător pe lume“ [2], și e cert că gîndea, fără nici un fel de rezervă, ceea ce spunea. Dragostea lui Cicero și a lui Virgiliu față de Roma este cu atît mai impresionantă cu cît amîndoi, ca și concetățeanul lor roman apostolul Pavel, erau originari din cîte un orășel de care continuau să fie mîndri. Cicero își iubea Arpinumul, iar Virgiliu își iubea Mantova, dar amîndoi purtau în inimă Roma. În timp ce orașul-capitală, unic între toate celelalte, îi inspira, orașul-miniatură de tip standard era confortabil. La adăpostul zidurilor cetății, artistul și învățatul — Dürer la Nürnberg și Casaubon la Geneva — puteau lucra în pace și libertate, și

[1] *Ad Familiares*, cartea a XI-a, scrisoarea 12, par. 2.
[2] Virgiliu. *Georgicele*, II, 534.

aceste daruri prețioase cîștigau inima celor ce beneficiau de ele și îi făceau să iubească orașul care îi găzduise.

În contrast penibil cu aceste sentimente normale de afecțiune și devotament, cetățeanul orașului mecanizat din zilele noastre se simte înstrăinat de el, și aceasta în măsură egală, fie că a cîștigat bani într-un mod inuman, fie că a fost exploatat într-un mod inuman. E un lucru de rău augur pentru viitorul orașului mecanizat și un lucru grav, căci în era mecanizării viitorul orașului mecanizat este strîns legat de însuși viitorul omenirii.

10. VIITORUL ORAȘ MONDIAL

În capitolele anterioare ale acestei cărți au fost trecute în revistă o serie de orașe de diferite tipuri, dar toate aceste diferite tipuri, ce și-au făcut apariția înainte de ivirea tipului mecanizat, aveau o trăsătură importantă în comun. Toate erau mai mult sau mai puțin statice. Marea majoritate a orașelor create în cursul primilor 5 000 de ani ai istoriei modului urban de așezare erau la o scară destul de redusă pentru a permite unor pietoni să trăiască și să muncească în ele în bune condiții și, în această privință, există o asemănare evidentă între Ur din mileniul al treilea î.e.n. și Weimarul din secolul al XVIII-lea e.n. Orașele-capitale reprezentau excepții prin faptul că erau relativ rare și relativ mari, dar și această categorie rămînea statică, la scara ei specifică, după fondarea primelor orașe-capitale reprezentative. Există, de exemplu, o asemănare evidentă între Babylonul lui Nabucodonosor și Pekingul lui Chian-lung, deși sînt despărțite în timp printr-un interval de douăzeci și trei de secole.

Apariția orașelor mecanizate a adus cu sine cea mai mare schimbare în natura orașelor survenită de la începuturile lor. Orașele mecanizate nu mai sînt staționare ; ele se află în mod dinamic în mișcare, iar în 1969 se vede deja limpede cum se transformă într-un nou tip. Orașele se încheagă în megalopolisuri, ce formează

obiectul capitolului precedent — un fenomen nou, exemplificat cît se poate de elocvent în anul 1969 prin conurbația ce se întinde de la Boston prin New York, Philadelphia și Baltimore la Washington D.C., de-a lungul țărmului nord-estic al Statelor Unite. Între timp, megalopolisurile înseși încep să se contopească. În America de Nord, de exemplu, megalopolisul de pe țărmul nord-estic și un megalopolis din regiunea Marilor Lacuri își întind tentaculele unul către celălalt, iar vîrfurile acestor tentacule pornesc deja să se înlănțuie. Acest fenomen, ce are loc în America de Nord, face parte dintr-o dezvoltare pe plan mondial. Megalopolisurile de pe toate continentele se contopesc, tinzînd să formeze un Ecumenopolis, un tip nou de oraș.

Problema ce se pune nu este dacă Ecumenopolis se va naște într-adevăr, ci dacă creatorul ei, omenirea, va fi stăpînul sau victima ei. Reuși-vom oare să facem din Ecumenopolis un habitat tolerabil pentru ființe umane ? Răspunsul la această întrebare depinde de faptul dacă omenirea va ști să ia din timp și în mod eficient măsurile necesare pentru a structura Ecumenopolis astfel încît să corespundă dorințelor și nevoilor oamenilor înainte de a se fi stabilizat într-o formă întîmplătoare, devenind un fapt împlinit ireversibil. Dacă vrem să atingem acest obiectiv, nu mai avem timp de pierdut. În ultimii 30 000 de ani, treburile lumii au intrat în viteză și această accelerație a ajuns acum la un asemenea grad, încît ne aflăm permanent în primejdie de a fi depășiți de evenimente nedorite și indezirabile. Fericirea și poate chiar supraviețuirea rasei umane constituie miza politicii — sau a lipsei de politică — a actualei generații. Problema se pune dacă vom ști să acționăm acum pentru a umaniza Orașul-mondial, în care copiii noștri și copiii copiilor noștri vor trebui să trăiască în orice caz, fie că condițiile de viață vor fi sau nu suportabile.

Două curente împing omenirea înspre Ecumenopolis, ambele puternice, ambele avînd aceeași direcție. Unul dintre aceste două curente este creșterea rapidă a populației lumii, îndeosebi în rîndurile majorității paupere. Al doilea curent care împinge spre Ecumenopolis este migrația de la țară la oraș, care are loc simultan și se desfășoară atît în țările „în curs de dezvoltare", cît și în cele dezvoltate.

În viața omului, totul evoluează într-un ritm tot mai accelerat și de aceea s-ar putea ca majoritatea omenirii să urmeze exemplul minorității, adoptînd planificarea familială mai repede decît s-ar fi crezut.

Migrația populației rurale a lumii către orașe, ce are loc în țările „în curs de dezvoltare", ca și în cele „dezvoltate", se produce în cele două categorii de țări din motive opuse și afectează tipuri opuse de oameni. În țările „dezvoltate", în statul Iowa, de exemplu, din Statele Unite, aplicarea științei în agricultură și în domeniul creșterii animalelor a făcut posibil să se producă per acru [1] cantități mai mari de alimente și de mai bună calitate cu mai puțină mînă de lucru. Drept rezultat, o parte din populația rurală ocupată înainte în agricultură a devenit de prisos ; s-a născut atunci o competiție printre fermieri în scopul de a putea rămîne în activitatea agricolă în noile condiții, mai rentabile, dar și mai pretențioase ; cei mai capabili, mai activi și mai întreprinzători au cîștigat ; cei care n-au reușit să facă „cotitura" de la metodele vechi la cele noi au trebuit să plece de la țară și n-au avut unde să se ducă decît în orașe. Pe de altă parte, în țările înapoiate, unde metodele tradiționale și relativ neproductive cu greu cedează terenul, cei care pleacă de la țară și se duc în orașe sînt tocmai cei mai întreprinzători, deși, după cum vom vedea, nu întotdeauna sînt

[1] Circa 4 000 m². — *Nota trad.*

și cei mai clarvăzători. Acești țărani întreprinzători și-au dat seama că ocupația lor tradițională ca agricultori nu le oferă perspective în condițiile existente. Din păcate, nu au însă posibilitatea de a ști dinainte dacă li se oferă perspective mai bune în oraș. Ei migrează la oraș bazîndu-se pe calculul nu întotdeauna corect că, în cel mai rău caz, perspectivele nu vor putea fi mai întunecate decît cele din satul lor natal.

Astfel, populația orașelor se înmulțește simultan din trei surse : explozia demografică în rîndurile populației celei mai sărace și mai înapoiate, surplusul de populație rurală creat de explozia demografică contemporană în sectorul corespunzător al societății de la țară și descreșterea numărului populației rurale, pentru motive diferite, în țări de categorii diferite. Toate aceste trei mișcări la un loc fac ca explozia demografică să capete forma unei explozii urbane. Populația orașelor crește într-un ritm mai rapid decît populația lumii luată în ansamblu, deoarece populația zonei neurbane a părții locuibile a suprafeței de uscat a lumii se revarsă în orașe. Prin urmare, nașterea Orașului mondial este inevitabilă, dar în același timp reiese că Orașul mondial nu va acoperi întreaga suprafață de uscat a globului. Va fi un Oraș mondial în sensul că toate megalopolisurile locale se vor contopi într-un singur oraș, ca rezultat al expansiunii zonelor rezidențiale, cît și a celor industriale.

La un loc, zona combinată a orașelor mecanizate agregate — Ecumenopolis — va fi, fără îndoială, incomparabil mai mare decît zona totală ocupată anterior de minusculele orașe cu populație densă din era revoluției preindustriale. Această viitoare creștere uriașă a întinderii absolute a zonei urbanizate a planetei se va produce din două cauze. În primul rînd, se va produce o creștere a volumului total de metri cubi

al clădirilor. În al doilea rînd, înălțimea medie a clădirilor va fi aceeași ca cea din orașele de tip tradițional sau eventual chiar mai redusă. La prima vedere, aceasta ar putea părea paradoxal, ținînd seama de faptul că mecanizarea orașelor a fost însoțită de construirea unor clădiri de o înălțime nemaivăzută. În același timp însă a fost însoțită de proliferarea suburbiilor rezidențiale, constînd din case joase înconjurate de grădini, astfel încît la calcularea înălțimii medii generale a clădirilor în viitoarea Ecumenopolis va trebui luată în considerație înălțimea vilelor și bungalow [1]-urilor sale, ca și cea a zgîrie-norilor.

O previziune a viitoarei reduceri, în medie, a înălțimii clădirilor urbane e cuprinsă într-un pasaj dintr-un elogiu al orașului Roma scris de un om de litere grec din secolul al II-lea e.n., Aelius Aristeides. În contextul său original, acest pasaj este doar o „fantezie" retorică, dar *le jeu d'esprit* [2], de acum optsprezece secole a devenit o realitate lucidă a zilelor noastre. După cum se exprimă Aelius Aristeides, „Roma nu se mulțumește cu întinderea zonei sale construite, deși e atît de vastă... Roma duce în spinare un teanc întreg de Rome suplimentare, de aceeași întindere, pe care le-a săltat una peste cealaltă... Dacă orașul ar fi întins pe jos, astfel încît Romele, ce sînt acum așezate una peste alta, să fie puse una lîngă alta la nivelul solului, cred că restul Italiei, care nu e încă acoperită de Roma, s-ar umple în întregime. Ar exista atunci un singur oraș neîntrerupt, ce s-ar întinde (de la Marea Tireniană) pînă la Adriatica" [3].

Aceasta este, bineînțeles, o hiperbolă, dar ea servește unui scop actual, dîndu-ne o idee despre amploarea, în cifre absolute, a expansiunii prezente a zonei urbanizate a planetei. Pe de altă parte, în cifre relative, Ecumenopolis, ca și

[1] Casă de vacanță în stil de cabană. — *Nota trad.*
[2] Joc de spirit (ca „joc de cuvinte"). — *Nota trad.*
[3] Aelius Aristeides. *In Romam*, par. 8.

agregatele mult mai mici ale minusculelor orașe separate, de stil vechi, nu va acoperi, totuși, decît o mică fracțiune a suprafeței totale de uscat a planetei.

În ceea ce privește creșterea numărului populației urbane a planetei, aceasta va fi enormă. Totuși, în comparație cu densitatea populației din orașele antice, densitatea medie din Ecumenopolis va fi considerabil mai redusă, așa cum este deja în fiecare din megalopolisurile care se grăbesc acum una spre cealaltă ca să se contopească. Densitatea medie va fi mai redusă, deoarece creșterea zonei urbanizate a planetei va fi proporțional mai mare decît creșterea populației sale urbane.

Raportul dintre densitatea relativă a populației urbane a planetei și cea a populației sale rurale se pare că va rămîne, prin urmare, același ca mai înainte. Populația urbană va fi răspîndită, în medie, pe o arie mai întinsă (deși vor exista, în această privință, deosebiri izbitoare între diferitele categorii de venituri, ca și în cadrul acestor categorii înseși). Dar, în compensație, și populația rurală se va întinde într-un strat mai subțire.

În cifre absolute, împărțirea din trecut a populației va fi inversată. De la data inventării agriculturii, în zorii erei neolitice, pînă la izbucnirea revoluției industriale, cu aproximativ două sute de ani în urmă, majoritatea covîrșitoare a populației lumii era rurală, iar orășenii reprezentau o minoritate redusă și excepțională. În viitorul apropiat însă, ființa umană obișnuită va fi orășană ; cu excepția unei fracțiuni, întreaga omenire va trăi în cadrul granițelor unui Oraș mondial, care va ocupa însă doar o fracțiune a suprafeței de uscat a planetei. Excepție vor face minoritatea locuitorilor orașelor din afara Ecumenopolisului și producătorii de alimente ; iar producătorii de alimente, o minoritate din ce

în ce mai redusă, vor ajunge treptat să aibă un mod de viață mai puțin excepțional. Vor deveni muncitori industriali, folosind cele mai noi aplicații ale științei la tehnologie, muncitori a căror industrie se află în domeniul producției de alimente și care, din această cauză, își duc munca în zone neconstruite. Cu alte cuvinte, producția de alimente va fi urbanizată. Pseudo *rus in urbe* [1] din Orașul mondial, suburbia, își va afla perechea într-o veritabilă *urbs in rure* [2], pe acele porțiuni din marile spații deschise pe care oamenii vor continua să le valorifice din punct de vedere economic. În acest viitor capitol al istoriei urbanismului, orașul — care nu va mai fi Londra sau New York, ci Orașul mondial — va „ieși afară din oraș", nu pentru a devasta pămîntul, ci pentru a-l face mai productiv decît a fost vreodată.

Dacă dorim să avem o preimagine a acestei viitoare configurații demografice, economice și sociale a lumii în întregul ei, o putem găsi în Australia și Japonia de astăzi. La prima vedere ar părea ciudat să menționezi aceste două țări laolaltă, căci sînt mulți care le socotesc antitetice. Obișnuim să ne închipuim Australia ca o țară uriașă, cu rezerve aproape nelimitate de spațiu nefolosit, iar Japonia, ca o țară minusculă, în care fiecare metru pătrat este cultivat în mod intens sau acoperit cu construcții. În realitate, în Japonia, ca și în Australia, întreaga populație, cu excepția unei mici fracțiuni, este concentrată pe o mică porțiune a suprafeței de uscat a țării. Majoritatea populației Australiei trăiește în trei orașe mari : Sidney, Melbourne și Brisbane. Majoritatea populației Japoniei trăiește într-un megalopolis a cărui axă o formează traseul trenului super-express cu capetele terminale la Tokio și Osaka. Cea mai mare parte a Japoniei

[1] (Ținut) rural în oraș (lat.). — *Nota trad.*
[2] Oraș în (ținut) rural (lat.). — *Nota trad.*

constă din munți nefolosiți acoperiți cu păduri, în timp ce cea mai mare parte a întinderii mai vaste a Australiei constă din deșerturi și semideșerturi nefolosite.

Cauza imediată pentru care, în ambele țări, aceste întinderi sînt nefolosite este că transformarea lor în zone productive din punct de vedere economic ar costa prea mult față de rezultatele ce s-ar putea obține. Cauza mai generală este că procurarea hranei — prin culegere, vînare, pescuire, cultivare sau prin creșterea animalelor — devine din ce în ce mai mult una dintre ocupațiile economice minore ale omenirii, în loc să-i consume aproape tot timpul de muncă, așa cum se mai întîmpla încă cu numai 200 de ani în urmă. În prezent, în țările „dezvoltate", productivitatea a crescut în așa măsură datorită aplicării științei la tehnologia producției de alimente, încît cea mai mare parte a energiei locuitorilor din aceste țări a fost eliberată, pentru a fi folosită în alte activități decît cele producătoare de alimente.

Configurația viitorului Oraș mondial va putea fi eventual mai limpede dacă vom face o rapidă trecere în revistă a principalelor lui aspecte. Vor mai exista, desigur, și alte orașe în afara granițelor Ecumenopolisului și, cu toate că vor părea pitice în raport cu Ecumenopolis, unele dintre ele vor fi mari și vor avea o populație numeroasă în cifre absolute.

Am menționat mai sus că conurbația existentă de-a lungul coastei de nord-est a Statelor Unite a început să se contopească cu altă conurbație ce a început să ia ființă în jurul Marilor Lacuri din America de Nord. Conurbația Boston—Washington a fost prima care a luat ființă, nu numai în Statele Unite, ci în general în Lumea Nouă. În viitorul Oraș mondial însă se pare că ea va fi o componentă mai puțin importantă decît conurbația Marilor Lacuri, și anume pentru două

motive : megalopolisul din zona Marilor Lacuri va avea mai mult loc de manevrare și va dispune de o aprovizionare mai abundentă cu apă potabilă.

Zona de expansiune a megalopolisului Boston—Washington este restrînsă din cauza amplasamentului ei pe o fîșie relativ îngustă de șes între țărmul oceanului și munți (munții Allegheny și Appalachi), pe cînd megalopolisul Marilor Lacuri posedă o arie practic nemărginită în bazinele fluviilor St. Lawrence și Mississippi, care se întind unul lîngă altul, despărțite doar printr-o cumpănă a apelor abia perceptibilă. Megalopolisul Boston—Washington este aprovizionat cu apă din izvoarele fluviilor ce coboară din munți spre Oceanul Atlantic, și aceste resurse ar putea fi considerate ca abundente pe baza oricăror standarde de necesități ; cerințele de apă ale acestui megalopolis sînt însă nemăsurat de mari și autoritățile urbane separate, care își împart între ele administrația lui, se află în concurență pentru a pune stăpînire pe apele din raza lor care sînt încă libere. Megalopolisul din zona Marilor Lacuri însă dispune de rezerve practic nelimitate de apă din lacuri.

Unul dintre numeroasele aspecte noi ale orașului mecanizat, care a fost în mișcare în decursul ultimilor 200 de ani, este creșterea uriașă a cantității de apă potabilă consumate zilnic pe cap de locuitor în comparație cu cerințele orașelor anterioare de orice fel. Amida (Diarbekir), în bazinul superior al Tigrului, Acrocorinthul în Grecia și Cyrena în Libia subzistau fiecare cu cîte un singur izvor, de unde femeile din oraș cărau apa în urcioare purtate pe cap. În prezent e nevoie de apă potabilă în case nu numai pentru băut, ci și pentru baie, iar necesitățile industriei solicită enorm resursele de apă.

Se poate prevedea că va veni o vreme cînd

toate cursurile de apă din lume vor fi îndiguite pentru a putea fi folosite înainte de a ajunge la mare, și apele respective, după ce vor fi fost poluate, se vor deversa prin canale. Se vor crea rezervoare de apă potabilă de o capacitate enormă, așa cum s-a procedat la un moment dat în „Noile Teritorii" din Hong Kong, unde anumite mici golfuri de pe țărmul mării au fost golite de apă sărată prin pompare, iar apoi au fost lăsate să se umple cu apă dulce de ploaie sau din fluvii. Totuși, uriașele lacuri naturale cu apă dulce, cum sînt cele din America de Nord, vor continua să reprezinte sursa cea mai abundentă și mai ieftină de aprovizionare cu un element natural de primă necesitate în orice așezare omenească și care tocmai de aceea va constitui, probabil, factorul de limitare a creșterii părților componente ale viitorului Oraș mondial, în afară de cazul cînd progresul tehnologiei va găsi un mijloc de transformare a apei sărate în apă potabilă, care să fie apoi pompată prin conducte pe distanțe lungi, la un cost acceptabil din punct de vedere economic. Deocamdată, conurbațiile din regiunile aride, ca, de exemplu, din sudul Californiei, ar putea fi împiedicate în creșterea lor, deoarece se vor afla în situația de a nu-și putea mări rezervele de apă potabilă peste un anumit volum.

Marea Caspică, de departe lacul cel mai mare din lume, are, din păcate, apă sărată. Cel mai mare lac cu apă dulce, Lake Superior, este de cinci ori mai mic decît Marea Caspică. Lacul Victoria este ceva mai mic decît Lake Superior și, la fel ca pandantul său nord-american, face parte dintr-un lanț de lacuri. Marile Lacuri africane încalecă ecuatorul, dar se află pe un platou și altitudinea temperează climatul regiunii din jurul țărmurilor lor. Această regiune pare deci destinată să ocupe locul doi, după regiunea din jurul Marilor Lacuri americane,

în competiția pentru cea mai populată componentă a Orașului mondial. Ruanda și Burundi, pe malul răsăritean al lacului Tanganyika, sînt deja foarte populate.

Aceste două grupuri de mari lacuri indică două puncte bine stabilite în configurația viitorului Oraș mondial. Se poate oare prevedea și restul formei sale? Componentele sale nu vor avea, desigur, o continuitate neîntreruptă. Aceasta ar fi, dealtfel, imposibil, deoarece cea mai mare parte a suprafeței planetei este acoperită de mare, iar suprafețele de uscat inutilizabile se extind tot mai mult, după cum s-a mai arătat înainte. Componentele Orașului mondial vor fi legate între ele prin căi ferate, șosele, căi maritime, căi aeriene și linii de telegraf și telefon pe distanță lungă, iar comunicațiile radio se vor face prin stratosferă.

Altă trăsătură previzibilă a Ecumenopolisului a fost deja menționată. Densitatea medie a populației sale va fi mai redusă decît media din orașele înconjurate de ziduri din trecut, iar această cifră medie nu va fi concludentă și va putea chiar induce în eroare, deoarece gradul real de densitate se va deosebi foarte mult, de la district la district, în diferite zone construite și la diferite ore din zi și din noapte. Această distribuire inegală a densității medii a populației reprezintă o problemă în sine care generează o a doua problemă — volumul traficului navetist, de două ori pe zi, între dormitor și birou sau fabrică. Am arătat mai înainte că *slumsurile* și strangulările de circulație sînt cele două principale tare ale orașelor locale mecanizate, a căror contopire progresivă duce spre formarea Orașului mondial. În toate megalopolisurile existente în anul 1969, mai mult sau mai puțin separate încă, aceste două maladii sînt pe cît de grave, pe atît de greu de vindecat. S-ar putea să devină incurabile sau chiar mortale dacă le vom permite să se răspîndească în viitorul Ecumenopolis din mega-

lopolisurile menite să devină componentele Ecumenopolisului.

E inutil, desigur, să discutăm mai pe larg despre pacostea pe care o constituie aglomerarea traficului. întrucît, fie că merge pe jos, fie că foloseşte mijloace de transport public sau automobil propriu, oricine trăieşte şi munceşte, şi deci în mod necesar circulă într-unul din megalopolisurile actuale ale lumii, ştie din experienţă proprie cît de chinuitoare e problema circulaţiei. Scenele ce se petrec în orele de vîrf pe podurile ce leagă Manhattan Island cu uscatul nu diferă mult de cele la care poţi fi martor la Istanbul, în cartierul Beyoglu din Cornul de Aur sau pe străzile înguste şi abrupte ce urcă de la ţărm spre Turnul genovez.

Năpasta pe care o reprezintă *slumsurile* este poate mai puţin familiară minorităţilor privilegiate ale actualei populaţii urbane din lume, care nu au fost niciodată condamnate să trăiască în asemenea cartiere. *Slumsurile* din lumea noastră, pe care viitorul Oraş mondial le va moşteni, sînt de patru feluri. Primul este un ghetou unde se afla iniţial zona rezidenţială a oraşului mecanizat, înainte ca acesta să fi început să roiască în suburbii rezidenţiale. Casele sau blocurile dintr-un ghetou au fost proiectate de la început poate pentru a adăposti oameni săraci şi, prin urmare, construite fără echipamentele corespunzătoare standardelor claselor de mijloc. Sau au fost poate construite şi locuite la început de către oameni înstăriţi, fiind ocupate de nevoiaşi după ce bogaţii s-au mutat în noile zone suburbane rezidenţiale. În ambele cazuri, locuinţele din ghetou vor avea condiţii materiale proaste: vor fi supraaglomerate şi lipsite de instalaţii sanitare moderne sau acestea vor avea nevoie de reparaţii şi în orice caz nu vor fi suficiente pentru nevoile locuitorilor mai numeroşi pe care aceste locuinţe din *slumsuri* îi adăpostesc

în prezent. Al treilea fel de *slum* este un fel de orășel de cocioabe inserat în spațiile dintre părțile mai opulente ale vetrei inițiale a orașului. Al patrulea fel este orașul de cocioabe de la periferie. Barăcile care compun un asemenea cartier au fost înjghebate de săraci din lucruri aruncate : scînduri vechi, bucăți de tablă ruginită, bidoane de petrol sau chiar din cartoane în locurile unde plouă rar sau puțin. Un oraș de barăci nu va avea probabil canalizare, nici apă curentă și nici lumină pe stradă (de fapt, nici nu va avea străzi).

În orașele invadate de asemenea *slumsuri* există un război rece care uneori se înfierbîntă pînă la violență între locuitorii *slumsurilor* și minoritatea mai înstărită a populației urbane. La fel ca multe războaie în sensul convențional al cuvîntului, și acest război se dă pentru stăpînirea teritoriului. Atît în cadrul orașului, cît și la periferiile ce se extind la marginea orașului mecanizat, burghezia caută să țină proletariatul în afara zonelor rezidențiale, pe care le rezervă pentru familiile claselor de mijloc, în timp ce proletarii se luptă cu desperare să găsească un adăpost oricît de mizer, de nesănătos și de neconfortabil pentru familiile lor și pentru ei.

În acest război de clasă, ale cărui obiective sînt zonele de locuințe rezidențiale, proletarii sînt în avantaj față de burghezie. Situația lor deznădăjduită îi împinge să fie mai activi, mai hotărîți, mai perseverenți, în timp ce burghezii cedează mai ușor teren, deoarece datorită resurselor lor dispun de o gamă mai largă de opțiuni. Dacă locuiesc într-o zonă rezidențială urbană care la un moment dat e invadată de proletari, ei se pot muta într-o suburbie, iar dacă proletarii vin și aici după ei, se pot muta din nou în altă suburbie, mai îndepărtată de cartierele comerciale și industriale ale orașului, unde bogații și săracii muncesc și își cîștigă laolaltă mijloacele de existență. Bogații

îşi pot permite să se retragă, deoarece ei pot face naveta pe distanţe mai mari decît îşi pot îngădui proletarii să călătorească.

Ghetouri constînd din locuinţe care la origine au fost construite pentru cei săraci sau care au fost evacuate de cei bogaţi se găsesc în orice oraş mecanizat „în mişcare". Este un fapt îndeobşte cunoscut că în asemenea oraşe zona rezidenţială interioară tinde să fie locuită de familii cu venituri tot mai reduse, din care cauză tinde *pari passu* [1] să se degradeze într-o măsură tot mai mare. „Oraşele de cocioabe" urbane şi suburbane sînt un fenomen mai puţin răspîndit.

Rio de Janeiro şi Caracas sînt exemple clasice de oraşe în care cartiere de cocioabe (la Rio se numesc *favélas)* s-au intercalat între cartierele bogate. Topografia oraşului Rio se pretează la amestecul de *slumsuri* cu construcţii luxoase ; între cartierele claselor înstărite, cu clădiri frumoase, sînt numeroase golfuri, cu munţi cu povîrnişuri ce cad abrupt pe ţărm. Unul dintre aceşti munţi, faimoasa Căpăţînă de zahăr, este atît de abrupt, încît e practic imposibil să se agaţe indiferent ce fel de locuinţe omeneşti pe flancurile lui. Alţi munţi, de asemenea prea abrupţi pentru a se putea construi pe coasta lor fundaţii solide de case, drumuri, conducte de apă şi canale de evacuare decît la preţuri prohibitive, au fost ocoliţi de arhitecţi şi constructori, astfel încît *squatterii* [2] săraci s-au instalat clandestin acolo. Amplasarea locuinţelor la Rio este, dealtfel, tot atît de neobişnuită ca şi peisajul. Cele mai multe cartiere de cocioabe nu se află în inima oraşului,

[1] (lat.) Cu acelaşi pas, în acelaşi ritm. — *Nota trad.*

[2] *To squatt* (engl.), sens literal : a sta pe vine ; *squatteri :* denumire dată celor ce ocupă un teren, o casă, fără a poseda un titlu legal. — *Nota trad.*

ci la periferia lui, unde sînt în concurență cu suburbiile burgheze pentru spațiu. La fel se petrec lucrurile la Brasilia, noua capitală a Braziliei, la Buenos Aires și Rosario, în Argentina, la Arequipa, în sud-estul Perului, și la Bagdad, în Irak.

Orașul îl atrage pe țăran chiar în cazul — din ce în ce mai rar — cînd are perspective în satul său natal și nu are nici o perspectivă în orașul în care a migrat.

Exemplul cel mai irațional pe care mi-a fost dat să-l văd cu propriii mei ochi este cel al țăranilor irakieni care-și părăsesc pămînturile pentru a se înghesui în orașele de cocioabe din jurul Bagdadului, căci în Irak perspectivele țărănimii pe pămîntul lor ancestral sînt cît se poate de promițătoare. Irakul este una din cele două țări din lume (Egiptul este cealaltă) unde pentru prima oară a fost aplicată în agricultură metoda irigării prin desecarea și canalizarea apelor din jungla mlăștinoasă. În Egipt s-au făcut lucrări de irigații în agricultură în mod continuu, de cînd această metodă productivă a început să fie folosită, cu aproximativ 5 000 de ani în urmă. În Irak, unde irigarea a început să fie aplicată cam la aceeași dată ca și în Egipt, începînd din secolul al IV-lea î.e.n., sistemul a fost lăsat să se degradeze treptat, pînă ce în secolul al XIII-lea e.n. a fost practic abandonat. După primul război mondial, rețeaua de canale de irigare, cu diguri împotriva inundațiilor și bazine pentru strîngerea apei, a început să fie restaurată. Irakienii pot conta deci că, după terminarea acestor lucrări de restaurare, țara lor va deveni din nou pandantul Egiptului ca zonă producătoare de hrană; și, fără îndoială, că va exista o piață pentru surplusul de hrană produs de Irak atunci cînd explozia actuală a populației va fi dublat sau triplat populația de astăzi din lume. Totuși, în

ciuda faptului că au asigurat un viitor prosper ca plugari, în satele lor, țăranii irakieni continuă să se reverse în orașele de cocioabe din jurul Bagdadului — o capitală care nu dispune de industrii de mari proporții și care cu greu va putea oferi de lucru noilor veniți.

Tot atît de irațional este și șuvoiul de țărani ce se revarsă la Arequipa. Acest oraș peruan, situat cam la jumătatea drumului între coastă și Altiplano, este centrul urban al unei oaze ce trăiește din agricultură. Singura industrie de o oarecare importanță la Arequipa sînt atelierele căilor ferate din sud, iar producția agricolă a oazei este în funcție de cantitatea de apă — limitată — ce se poate obține pentru irigare. Din această cauză, *squatterii* de la periferia orașului nu au nici o perspectivă să găsească de lucru. Autoritățile municipale încearcă să le explice acest lucru și caută să-i convingă să se întoarcă acasă la ei, în satele de pe Altiplano. Unii dintre *squatteri* au chiar pămînt acasă pe care l-au abandonat, fără a fi renunțat însă la drepturile de proprietate. Aceștia ar avea deci mijloace de existență în sat, chiar dacă au pămînt puțin și chiar dacă clima de pe Altiplano e aspră În orice caz, acasă la ei perspectivele sînt mai puțin cenușii decît în orașele de cocioabe de la periferia Arequipei. Cu toate acestea, nu pot fi convinși să plece. Tot atît de puțin se lasă convinși și *squatterii* de la periferia Buenos Aires-ului, veniți de pe Altiplano-ul și mai dezolant al Boliviei sau din șesurile tropicale ale Paraguayului și care și-au înjghebat niște cocioabe la marginea marelui oraș modern, în speranța vană că vor găsi aici Eldorado-ul pe care l-a constituit într-adevăr Buenos Aires pentru imigranții britanici din clasa de mijloc în secolul al XIX-lea.

Dacă orașul mondial va fi lăsat să se formeze la întîmplare, întreaga populație suplimentară a lumii — adică populația ce se va adăuga la

cea existentă astăzi —, împreună cu numărul crescînd al populaţiei rurale care îşi părăseşte locul de origine, va ajunge să se îngrămădească în *slumsuri* urbane de felul celor descrise în capitolul de faţă. Drept rezultat al acestui *laisser-faire* [1], cea mai mare parte a întinderii Oraşului mondial va consta din *slumsuri* locuite de cea mai mare parte a populaţiei sale, adică de cea mai mare parte a populaţiei lumii înseşi. În acest noian de *slumsuri* se vor afla porţiuni de diferite feluri, tot atît de mici şi de rare cum erau oraşele-cetăţi în era dinainte de izbucnirea revoluţiei industriale. Aceste porţiuni vor fi de două feluri. Vor exista aglomerări de fabrici şi birouri şi zone suburbane de locuinţe ale claselor de mijloc. Aceste suburbii se vor afla mereu în primejdie de a fi înăbuşite de *slumsurile* înconjurătoare, după cum vechile oraşe înconjurate de ziduri erau în primejdie de a fi înăbuşite de zona rurală dimprejur. Suburbiile ar putea, desigur, recurge la vechea practică de a se izola fiecare înăuntrul unor fortificaţii, echivalentul unui zid întărit din loc în loc cu turnuri fiind în prezent un gard de sîrmă ghimpată electrificată, echipat la intervale de cîteva sute de iarzi cu mici turnuri ascuţite patrulate de paznici.

Deocamdată, suburbiile claselor de mijloc ale actualelor megalopolisuri nu s-au izolat încă cu mijloace militare. Ele s-au izolat însă deja pe plan juridic şi fiscal. În Statele Unite, în ultimii ani, o suburbie rezidenţială a clasei de mijloc după alta s-a înregistrat separat de oraşul în care rezidenţii suburbiei îşi cîştigă existenţa, iar impozitele asupra valorii caselor rezidenţilor se plătesc nu oraşului, ci municipalităţii suburbiei înregistrate separat. Desigur, cetă-

[1] Neintervenţie din partea celor în drept (fr.). — *Nota trad.*

ţeanul care face naveta între suburbia înregistrată separat şi oraş va plăti impozitele asupra spaţiului biroului ce-l ocupă în oraşul unde îşi desfăşoară activitatea şi cîştigă existenţa familiei sale. Aceste impozite — de un nivel superior celor ce se aplică proprietăţii sale din suburbia rezidenţială — le va plăti direct dacă este proprietarul întreprinderii, sau indirect dacă este funcţionar. Dar volumul impozitelor ce vor putea fi percepute asupra părţii rezidenţiale din zona construită a oraşului, din perimetrul său administrativ, se va reduce în mod considerabil ; căci, pe măsură ce rezidenţii iniţiali din clasa mijlocie se mută treptat în suburbiile reînregistrate, casele lor evacuate vor fi ocupate de noi rezidenţi, din grupuri cu venituri mai reduse, ceea ce va face ca şi impunerea acestor proprietăţi să se reducă. În oraşele în care, ca la Rio sau Rosario de exemplu, există cartiere de cocioabe în chiar inima oraşului, *squatterii* probabil că nu plătesc nici un fel de impozite. Totuşi, din aceste venituri scăzute, oraşul trebuie să acopere o mulţime de cheltuieli pentru servicii municipale — să menţină în bună stare drumurile şi canalele, reţelele de gaz şi electricitate şi să întreţină forţe poliţieneşti de securitate şi de control al circulaţiei —, iar rezidenţii din suburbiile înregistrate separat vor continua să beneficieze pe deplin de serviciile municipale urbane, la fel ca atunci cînd plăteau oraşului impozite şi asupra proprietăţilor rezidenţiale. Problema a fost pusă în mod ascuţit de profesorul Jean Gottmann. Interesele navetiştilor

diverg astfel de cele ale funcţionarilor mai puţin bine plătiţi, care trăiesc şi muncesc înăuntrul limitelor oraşului. Se naşte o opoziţie de interese între cei care trăiesc în oraşele centrale şi cei care-şi duc doar activitatea aici. Activitatea oraşului depinde însă de ambele grupuri şi asemenea tendinţe de opunere

a intereselor nu pot exista la infinit fără a tulbura în mod profund cooperarea socială și economică ce trebuie menținută într-un fel între diversele grupuri din megalopolis [1]. Atunci cînd bogații și săracii se întîlnesc, se produc în mod inevitabil, chiar și în cea mai puțin defavorabilă dintre circumstanțele posibile, unele fricțiuni între cele două părți, și anume proporțional cu diferența dintre cele două scări de venituri. Dacă diferența este mare, săracii vor manifesta resentimente față de bogați, în timp ce bogații, de partea lor, vor căuta să evite contactul cu cei săraci. Aceasta din cauză că diferența în scara de venituri va fi, probabil, însoțită de o diferență în gradul de educație — în sensul larg al acestui termen, care cuprinde atît buna creștere și cultura, cît și acumularea de cunoștințe intelectuale. Această nefericită consecință culturală a sărăciei îi face pe bogați să evite societatea săracilor, iar sărăcia și lipsa de cultură se generează una pe alta, în cerc vicios. Săracii nu-și pot permite să dea copiilor o educație atît de bună ca bogații și, în consecință, copiii săracilor sînt handicapați de la început în lupta lor împotriva sărăciei. În Statele Unite se poate constata această incidență a nivelelor mai joase de venituri cu nivelul mai redus de educație la imigrantul mediu din orice oraș, fie că vine de dincolo de ocean sau din zona rurală autohtonă americană (cum e cazul fermierilor din Iowa care n-au reușit să se afirme în noile condiții).

Dacă sărăcia este însoțită de o inferioritate în gradul de cultură, așa cum pare să fie, și dacă acest dublu handicap coincide și cu o deosebire în aspectul fizic, care face ca deosebirea dintre

[1] Jean Gottmann, *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seabord of the United States*, New York, ed. 1, 1961, ed. 2, 1962, Twentieth Century Fund, p. 720.

diferitele grupuri de venituri să fie legată de o imagine vizuală specifică, această cumulare de deosebiri ce coincid între două grupuri de ființe umane poate agrava antipatia unuia față de celălalt pînă la un asemenea grad, încît se va transforma dintr-un război rece într-un război cu gloanțe și asasinate. În anii din urmă, asemenea situații s-au produs în unele dintre principalele orașe din nord-estul Statelor Unite, de exemplu, între cetățeni americani cu fizic african și cei cu fizic european. O antipatie reciprocă similară, legată de deosebiri de aspect fizic, se manifestă de curînd în Anglia între autohtoni și imigranți.

Antipatia rasială provoacă tristețe și descurajare, mai ales cînd persistă după ce elementele inițiale de sărăcie și lipsă de cultură au fost depășite de către partea care e victima acestei antipatii. Cu cîțiva ani în urmă, pe cînd mă aflam în drum din Denver, Colorado, spre aeroportul orașului, am trecut printr-o zonă suburbană atît de încîntătoare, încît am vrut să aflu cine o proiectase și cine erau locuitorii. Mi s-a spus, cu regret în glas, că la origine fusese construită și locuită de membri ai clasei albe de mijloc, dar că fusese de curînd părăsită de ei, deoarece un număr de case fuseseră cumpărate de familii de negri cărora situația materială le permitea să achiziționeze asemenea locuințe suburbane. Iar acum, întreaga suburbie era locuită exclusiv de negri. Trei lucruri m-au uimit. În primul rînd, nu numai că noii veniți dispuneau de mijloace suficiente, dar erau și suficient de cultivați pentru a se bucura și a se mîndri cu locuințele frumoase pe care le achiziționaseră. Ușile și giurgiuvelele erau proaspăt vopsite, acoperișurile erau în bună stare, peluzele erau îngrijite și aveau o bordură de flori frumos aranjate. Al doilea gînd care mi-a venit a fost că orice familie din Europa occidentală din clasa

de mijloc s-ar socoti fericită să posede o asemenea casă cu grădină într-o localitate atît de plăcută. Al treilea gînd a fost cel care m-a întristat şi m-a descurajat. Locuitorii actuali ai acestei suburbii rămăseseră tot cetăţeni de mîna a doua, în ciuda prosperităţii lor economice şi a înaltului nivel de cultură de care dădeau dovadă prin felul cum îşi foloseau banii. Erau tot cetăţeni de mîna a doua, căci faptul de a-i fi înlocuit pe foştii locuitori „albi" era considerat ca o nenorocire de către majoritatea „albă" a concetăţenilor lor şi a celorlalţi albi din ţară. Achiziţionarea unor locuinţe bune care aparţinuseră înainte „albilor" trezea nemulţumirea acestora, deşi, după toate aparenţele, schimbarea proprietarului nu avusese drept consecinţă o deteriorare a standardului de întreţinere a caselor.

Evident că confruntarea unor oameni cu niveluri diferite de venituri, cu obiceiuri şi moduri de comportare diferite şi cu un aspect fizic diferit produce efecte psihologice mai profunde într-o zonă urbană decît într-una rurală. În oraş, viaţa e mai agitată decît la ţară şi încordarea nervoasă e mai mare. Dacă aşa stau lucrurile într-un oraş oarecare, cu atît mai gravă va fi situaţia într-un megalopolis, iar în viitorul Oraş mondial tensiunea crescîndă s-ar putea să aibă drept rezultat o catastrofă dacă nu se iau din timp măsuri pentru a o preveni. Congestionarea circulaţiei, care reprezintă celălalt rău principal al oraşului mecanizat, trebuie, de asemenea, rezolvată în mod drastic înainte de naşterea Oraşului mondial care agravează acest rău într-un grad care ar putea, de asemenea, deveni iremediabil.

Calamităţile pe care noi înşine le-am putea aduce asupra noastră sînt evidente, dar acestea reprezintă doar posibilităţi, ele nu constituie o soartă inevitabilă. De ceea ce vom întreprinde pentru a le face faţă din vreme de-

pinde ca aceste calamităţi posibile să se producă sau să fie evitate înainte de a fi avut timp să devină fapt împlinit. Care sînt principalele măsuri de terapie preventivă socială şi tehnologică pe care ar trebui să le avem în vedere şi să le aplicăm, dacă la examinare par să fie eficace ?

Una din măsurile preventive indispensabile constă, evident, într-o serie de schimbări ce trebuie aduse structurii administraţiei publice a lumii. Viaţa urbană este mai complexă decît viaţa rurală, relaţiile sociale în mediul urban sînt mai subtile şi o tehnologie eficace este o condiţie imperativ necesară pentru bunăstarea omului de la oraş. Acesta e un alt mod de a spune că oraşul — şi mai ales Oraşul mondial — are nevoie de o administraţie municipală pricepută şi puternică.

Cum va trebui oare tratată această problemă de administraţie ? Noul Oraş mondial va avea nevoie de noi zone administrative şi de noi autorităţi, corespunzătoare noii configuraţii pe care o va fi căpătat distribuirea aşezărilor omeneşti pe suprafaţa planetei noastre. Aceste noi zone şi noi autorităţi vor avea cu totul alte proporţii decît teritoriile şi guvernele actualelor 125 de state suverane din lume, dar aceste state existente nu vor fi şterse de pe hartă ; rădăcinile lor juridice sînt prea adînci şi, ceea ce e mai important, ascendentul lor asupra sentimentelor cetăţenilor lor e prea puternic. Cetăţenii lor ar putea fi eventual convinşi să se subordoneze noului stat mondial federal, dar nu s-ar proceda în mod judicios dacă s-ar încerca să se şteargă aceste state de pe harta politică, aşa cum a fost ştearsă Prusia, şi să se traseze harta din nou, în întregime.

Istoria megalopolisului Boston-New York-Philadelphia-Washington, cel mai vechi dintre megalopolisurile pe cale de a lua naştere, ar

putea să ne ajute la rezolvarea acestei dileme administrative. În cartea sa deja citată, profesorul Gottmann a scos în evidență că zona acestui megalopolis deosebit este împărțită între domeniile administrative a „zece guverne de state, plus comitetele Congresului care administrează districtul Columbia sau sînt competente pentru regiunea metropolitană a capitalei naționale“ [1]. Chiar și cel mai tînăr dintre aceste zece state a existat timp de aproape un sfert de mileniu înainte ca megalopolisul Boston-Washington să înceapă a prinde contur; căci, ca și frații săi mai tineri, acest megalopolis este produsul erei automobilelor conduse de proprietarii lor, iar zorii acestei ere au apărut abia în intervalul dintre cele două războaie mondiale. În plus, cele zece state pe al căror teritoriu începuse să se întindă megalopolisul Boston-Washington făceau parte de aproape un secol și jumătate din structura federală a Statelor Unite. Este evident că problema înzestrării lui cu organizarea administrativă de care are nevoie nu putea fi rezolvată și nu poate fi rezolvată desființînd structura administrativă a Statelor Unite și a statelor sale constitutive, așa cum poate fi desființată structura fizică a unui *slum* cu un buldozer. Un megalopolis parvenit nu poate desființa o structură administrativă demult stabilită în folosul propriilor sale scopuri administrative; prin urmare, trebuie să-și soluționeze noile sale cerințe administrative printr-un nou sistem administrativ, care să poată fi adaptat la structura politică existentă. Această problemă a fost rezolvată în megalopolisul Boston-New York-Philadelphia-Washington într-un caz de importanță majoră atît pentru problema în sine, cît și ca model pentru elaborarea unor

[1] J. Gottmann, *op. cit.*, p. 740.

organe administrative similare în situații similare.

Una dintre „liniile de stat" cele mai vechi din zona acoperită acum de acest megalopolis este cea dintre statul New York și New Jersey, pe talvegul (i.e. linia mediană) fluviului Hudson, în partea cea mai de jos a cursului său. La data cînd s-a stabilit delimitarea administrativă pe această linie, cursul inferior al fluviului Hudson era o „frontieră naturală" care nu crea nici un fel de neajunsuri în ceea ce privește traficul maritim, dat fiind că portul principal care deservea pe atunci această regiune nu era New York, ci Albany, punctul cel mai înaintat de pe fluviul Hudson, pînă unde puteau ajunge vapoarele maritime ; iar la Albany, ambele maluri ale fluviului Hudson se găsesc în cadrul statului New York. Linia de stat din mijlocul fluviului Hudson, pe porțiunea sa inferioară, a început să creeze greutăți pentru traficul maritim atunci cînd New York a luat locul lui Albany ca principal port maritim pe Hudson și cînd numărul și dimensiunile vaselor ce intrau în port au crescut în așa măsură, încît docurile din teritoriul statului New York, de-a lungul țărmului apusean al insulei Manhattan, nu mai puteau face față dezvoltării traficului. Portul s-a revărsat atunci pe cursul inferior al Hudsonului, de la New York în partea cealaltă, la New Jersey, iar această dezvoltare economică a creat complicații administrative și fiscale, deoarece în partea statului New Jersey traficul portuar era supus jurisdicției unui stat cu legi și regulamente diferite.

Ambele state implicate aveau de suferit din cauza obstacolelor de ordin administrativ în desfășurarea operațiilor avantajoase pentru toți cetățenii americani care aveau vreo legătură cu traficul din port, fie că erau din statul New York sau din New Jersey. În consecință, în 1921, cele două state au constituit un nou organism administrativ, Autoritatea portului

New York. Acest nou organism a căpătat sarcina de a administra întreaga zonă actuală a portului marelui New York, atît în statul New Jersey, cît și în statul New York. Între timp au căpătat o dezvoltare enormă două noi forme de transport, traficul rutier mecanizat și aviația, iar acestea, ca și traficul maritim, încalecă frontiera dintre cele două state. Administrația podurilor și tunelelor de pe șosele, precum și cea a aeroporturilor din zona marelui New York au fost incluse în sarcinile Autorității portului, aceasta constituind o extindere promițătoare a puterilor Autorității.

Cîmpul de acțiune al Autorității portului ar fi putut fi extins și mai mult, spre binele public, dacă ar fi fost incluse căile ferate folosite de navetiști și metrourile; din păcate însă, Autoritatea nu a acceptat să fie încărcată și cu răspunderea pentru aceste mijloace de transport, indispensabile din punct de vedere economic și social, dar care în prezent sînt nerentabile din punct de vedere financiar [1]. Totuși, crearea Autorității portului New York și extinderea cîmpului său de operații — chiar dacă această extindere nu a fost dusă atît de departe cît ar cere logica și interesul public — indică drumul către soluționarea problemei de proporții mondiale privind împăcarea cerințelor administrative de creare a unor noi organisme publice, corespunzînd structurii viitorului Oraș mondial, cu necesitatea politică de menținere a unităților teritoriale administrative existente și a frontierelor istorice dintre ele — și aceasta fie că aceste unități sînt deja subordonate, ca în cazul statelor New York și New Jersey, unui stat federal local, fie că, asemenea Franței și Belgiei, sînt în prezent suverane și independente pe plan politic. Această soluție pare să fie metoda cea mai avantajoasă în scopul împăcării dinamismului

[1] Vezi J. Gottmann, *op. cit.*, p. 665.

viitorului cu inerţia trecutului într-o eră în care modelul aşezărilor omeneşti se schimbă rapid şi radical. Dealtfel, adaptarea structurilor administrative la noile situaţii nu va fi uşoară. Pîrghiile administraţiei sînt veniturile ; în regimurile politice democrate, veniturile sînt stabilite de către legiuitori aleşi ; iar în Statele Unite, chiar trasarea unei noi hărţi a districtelor electorale reprezintă o problemă litigioasă, deoarece harta a fost manipulată de către reprezentanţii districtelor rurale pentru a menţine sau a-şi asigura o suprareprezentare ce este nejustă şi necorespunzătoare. Problema grea o constituie împotrivirea zonelor rurale — a căror importanţă economică şi demografică este în scădere — faţă de alocarea în favoarea oraşelor a unei cote mai mari din totalul veniturilor publice ale comunităţii, cu toate că oraşele contribuie în proporţie mereu crescîndă la veniturile totale, ca urmare a predominanţei lor economice crescînde.

Un caz clasic îl reprezintă situaţia grea financiară a oraşului São Paulo, unul dintre oraşele cu cea mai mare productivitate din lume şi cu cea mai rapidă dezvoltare. São Paulo a smuls piaţa internă a Braziliei din mîinile ţărilor de peste ocean, care o dominaseră în trecut. S-ar putea spune că Brazilia a scăpat de aservirea ei economică anterioară faţă de Europa occidentală, schimbînd doar un stăpîn străin cu un stăpîn intern. Brazilia a devenit acum imperiul economic colonial al oraşului São Paulo, care a înlocuit Anglia şi Germania : dar cetăţenii din restul Braziliei s-au folosit de harta tradiţională administrativă şi financiară a ţării pentru a se răzbuna împotriva oraşului São Paulo pentru harta revoluţionară economică, pe care locuitorii acestuia le-au impus-o.

Din punct de vedere politic, Brazilia e structurată pe trei planuri : un organism politic federal, compus din state cu unităţi subordonate, rurale şi urbane. La repartizarea veniturilor publice, guvernul federal şi guvernele statelor primesc, în baza legii, partea leului, în timp ce administraţiilor municipale li se împart firimiturile. Productivitatea economică a oraşului São Paulo contribuie într-o proporţie considerabilă la totalitatea veniturilor publice ale Braziliei, iar oraşul ar avea nevoie de o mare parte din această contribuţie considerabilă pentru a-şi finanţa propria sa dezvoltare urbană. Un oraş cu o industrie puternică este, în acelaşi timp, un oraş în dezvoltare, iar într-un asemenea oraş este nevoie de extinderea continuă a echipamentelor costisitoare de servicii municipale — nu numai canalizare şi metrou, dar şi parcuri, spitale, universităţi şi muzee. Legea ţării menţine administraţia municipală a oraşului în stare de sărăcie, deşi populaţia lui este bogată — o bogăţie pe care şi-a cîştigat-o datorită energiei şi eficienţei sale economice. Ironia soartei care se vădeşte în cazul oraşului São Paulo ilustrează dificultatea de a face dreptate aşezărilor omeneşti de pe noua hartă şi necesitatea de a acorda actualului São Paulo şi viitorului Oraş mondial cotele de reprezentare politică şi de venituri publice ce li se cuvin.

Evident că vechea ordine va opune o rezistenţă înverşunată faţă de cerinţele noii ordini privind justa împărţire a veniturilor publice. Această rezistenţă va trebui învinsă, căci noua ordine nu va deveni viabilă dacă nu va obţine resursele financiare de care are nevoie, şi este imperios necesar să se stabilească o nouă ordine alături de cea veche. Această cerinţă este impusă de noua repartizare şi noul mod de viaţă al populaţiei lumii. În consecinţă, este cît se poate de important ca veniturile pe care le obţin organele administrative ale Oraşului

mondial să fie alocate în mod echitabil; la rîndul ei, această cerință impune întocmirea echitabilă a hărții unităților administrative din Orașul mondial, ceea ce înseamnă că îngăduința ce va trebui acordată vechiului regim administrativ nu trebuie extinsă și la nesănătoasele subproduse teritoriale și administrative proprii Orașului mondial, ca și cum și acestea ar fi sacrosancte. Dintre aceste subproduse, cele mai indezirabile sînt noile suburbii înregistrate separat, locuite de membri înstăriți ai clasei de mijloc care au emigrat din inima orașelor mecanizate, unde se află nucleele locale și punctele de dezvoltare ale Orașului mondial. Această nouă stratagemă administrativă a făcut să se scurgă sîngele care dă viață orașelor mecanizate. Spre deosebire de vechile state locale, aceste municipalități suburbane, ce se înmulțesc ca ciupercile, nu merită nici veneraţie și nici respect, ca urmare nu sînt inviolabile. Nu au nici o justificare politică, economică sau financiară și nici nu au avut vreodată. Sînt o excrescență a vicleanului egoism colectiv al unei minorități excesiv de privilegiate; sînt opuse interesului public al omenirii, pe lîngă faptul că din punct de vedere geografic sînt disproporționate față de structura teritorială a Orașului mondial. În consecință, ar trebui lichidate, iar zonele lor ar trebui integrate în teritoriul orașelor de care locuitorii suburbiilor au profitat în mod nelegitim. Această reformă internă administrativă și financiară reprezintă un act de justiție demult ajuns la scadență. El nu va fi suficient pentru a rezolva problemele financiare ale Orașului mondial, dar în orice caz va contribui la rezolvarea lor.

În afară de faptul că va necesita o administrație nouă, special adaptată la noua sa structură și la noile sale necesități și finanțată în mod adecvat, Orașul mondial va necesita un număr de echipamente fizice de diferite feluri:

de exemplu, clădiri, mijloace de transport și căi de circulație artificiale, pentru diverse moduri de circulație. În legătură cu previziunile referitoare la cerințele materiale ale Orașului mondial, există un lucru foarte simplu care și unui profan îi sare în ochi și care ar trebui să se afle permanent în atenția planificatorilor și tehnicienilor de profesie. Populația lumii crește într-un ritm fără precedent și se va stabiliza — dacă omenirea va reuși să-și stabilizeze creșterea — la o cifră care va fi cu siguranță de cîteva ori și poate de multe ori mai mare decît cea actuală. În consecință, copiii actualei generații și poate chiar categoriile de vîrstă mai tînără din actuala generație vor avea nevoie de o sporire enormă a cantității de instalații și echipamente materiale.

Rezultă de aici în mod evident că ar trebui să luăm aminte înainte de a distruge echipamentele și instalațiile pe care le posedăm în prezent, oricît de inadecvate sau deteriorate ar fi ele. Am greși profund dacă am socoti că ne putem permite să le distrugem, datorită faptului că progresul tehnologic a făcut să crească productivitatea. Avem nevoie de maximum de producție, dar avem nevoie și să păstrăm cît mai mult echipamentele existente. Socotesc necesar să insist asupra acestei chestiuni deoarece în prezent tendința generală, atît printre profani, cît și printre experți, este de a distruge bunurile ce nu aduc profituri în momentul de față și chiar bunuri ce sînt încă în bună stare de funcționare, dar nu mai sînt moderne, de exemplu, modelul de automobil din anul trecut sau excelentul mijloc de comunicație din secolul trecut, trenul pe șine, care a fost împins la o parte de favoritul actual — vehiculul mecanizat de șosea.

Moda actuală în domeniul mijloacelor de

transport e atît de irațională și de arbitrară cum a fost dintotdeauna moda în domeniul îmbrăcămintei ; dar strangulările la care am putea ajunge urmînd în mod ușuratic moda în domeniul transportului ar putea fi mult mai cumplite decît extravaganțele în îmbrăcămintea *merveilleuses* [1]-lor pariziene după sfîrșitul Terorii. Banii risipiți pentru a fi la curent cu moda în îmbrăcăminte au un caracter marginal și pot deci fi cheltuiți fără a provoca dezastre. Sîntem însă pe cale să provocăm adevărate dezastre atunci cînd distrugem instalații existente de mijloace de transport deoarece nu mai sînt moderne, cu toate că nu au devenit ineficiente și cu toate că reprezintă o investiție enormă de capital, care, odată sabotată, nu va mai putea fi înlocuită. Lăsîndu-ne împinși de această nebunie, ne expunem în mod deliberat primejdiei de a-i vedea pe urmașii noștri — poate chiar și pe cei care în 1969 mai sînt încă tineri — ajunși într-un impas în care o mare parte din omenire se va găsi blocată. Faptul că majoritatea căilor ferate din lume funcționează în prezent cu pierderi nu reprezintă un considerent hotărîtor. Aceste pierderi financiare sînt o consecință temporară a modei de a călători cu automobilul sau cu avionul ; toate modele sînt însă efemere, iar această modă își va afla, în cele din urmă, sfîrșitul inevitabil, datorită progresului exploziv al populației și al automobilismului — în cazul cînd aceste două evenimente inevitabile și iminente nu vor avea drept rezultat abandonarea de bună voie a modei. A menține rețeaua existentă de căi ferate din lume în funcțiune, chiar cu prețul unor mari pierderi financiare anuale,

[1] Elegantele Parisului din timpul Directoratului (1795—1799). — *Nota trad.*

timp de douăzeci-treizeci de ani sau chiar timp de o jumătate de secol va însemna într-o perspectivă mai lungă o investiție remuneratorie a fondurilor alocate în prezent în acest scop. Făcînd această investiție acum, vom asigura omenirii posibilitatea de a călători în viitor.

Alt bun pe care avem tendința să-l distrugem, dar pe care ar trebui neapărat să-l păstrăm îl reprezintă *slumsurile*. Nu ne putem lipsi nici de *slumsuri*, nici de căi ferate, oricît de sinistre sînt *slumsurile* și oricît de demodate ar fi căile ferate. Un acoperiș găurit e mai bun decît nici un acoperiș și a călători cu trenul e mai bine decît a nu putea călători deloc.

Căci, scrutînd viitorul, ne putem da seama că întreaga capacitate a industriei constructoare din lume ar trebui folosită numai pentru a produce. Trebuie construite case noi și recondiționate cele vechi ; și nu ar trebui folosite o parte din resurse în scopul unei acțiuni perverse de demolare a construcțiilor existente, privînd în mod deliberat omenirea de maximum posibil de spațiu locuibil, îndeosebi dacă se dărîmă case locuite de oameni săraci pentru a face loc unor case suplimentare pentru cei bogați. Casele noi și luxoase pe amplasamente vechi vor aduce, desigur, chirii mai mari și impozite mai mari, dar foștii ocupanți nevoiași evacuați s-ar putea să nu aibă unde să se mute sau, în orice caz, să nu găsească altă casă care să corespundă mijloacelor lor financiare reduse. Demolarea ar trebui autorizată numai dacă se dovedește că imobilul condamnat este atît de insalubru, încît reprezintă o primejdie reală și imediată pentru sănătatea publică ; un imobil degradat ar trebui

însă recondiționat înainte de a fi ajuns la acel grad de degradare care impune condamnarea lui ; dar, exceptînd o asemenea acțiune imperioasă de salvare, chiar recondiționarea ar trebui să reprezinte a doua prioritate față de construcțiile noi, și aceasta chiar în cazul cînd casele recondiționate urmează a fi repuse în funcțiune și adaptate nu pentru a mări opțiunile de locuit ale bogaților, ci pentru a adăposti tot oameni săraci, îmbunătățindu-le condițiile materiale de viață. Spațiul construit, locuibil în starea în care se află, reprezintă un capital valoros, oricît de proastă ar fi calitatea lui, atîta timp cît există oameni care trăiesc sub amenințarea de a rămîne fără nici un fel de adăpost.

Fără îndoială că *slumsurile* sînt deplorabile. Nu numai că reprezintă un izvor de boli fizice, dar supraaglomerarea și lipsa unor condiții materiale elementare de viață sînt adesea demoralizante. Eradicarea *slumsurilor* din întreaga lume cît mai curînd posibil ar trebui să constituie una dintre primele priorități ale omenirii pe agenda ei de obiective economice ; acest „cît mai curînd posibil" nu va sosi însă înainte ca actuala explozie demografică din lume să atingă punctul de restabilizare, astfel încît demografii să poată evalua cu aproximație numărul permanent de case ce vor fi necesare într-o lume a cărei populație — oricare va fi numărul ei atunci — să fie menținută la o cifră stabilă cu ajutorul planificării familiale pe plan universal. După ce se vor fi construit suficiente locuințe noi pentru numărul existent de familii, iar construcțiile vor fi conforme standardului de confort ce va fi considerat la acea dată a viitorului ca minimum obligatoriu, atunci și numai atunci se va putea și va trebui

să se lichideze *slumsurile* de orice fel de pe toată suprafaţa Pămîntului. Iar ele vor trebui înlocuite nu cu noi case pentru cei bogaţi, ci cu Parthenoane [1] şi cu Taj Mahal-uri [2] în zonele eliberate din inima oraşelor noastre, cu grădini Boboli [3] şi Bois de Boulogne [4] în zonele eliberate unde în prezent se află cercul exterior al cartierelor de cocioabe.

Acest uriaş program de lucrări de construcţie ar putea, desigur, să fie realizat mai repede şi mai bine (adică conform unui standard mai înalt) dacă omenirea ar putea sili actualele sale guverne suverane locale să dedice construcţiilor, eventual şi lichidării *slumsurilor* sumele de bani rezultate din impozite pe care guvernele le cheltuiesc acum pentru arme competitive fantastic de scumpe, reprezentînd o ameninţare pentru supravieţuirea omenirii, şi pentru acţiuni fantastic de scumpe în spaţiul extraterestru, care nu contribuie cu nimic la bunăstarea sau fericirea omenirii.

Pînă una-alta, o parte din actualele oraşe de cocioabe nu numai că vor trebui menţinute în lipsă de ceva mai bun, ci ele vor îndeplini cu adevărat o funcţie socială utilă. Nu e vorba de oraşele de cocioabe de la periferia oraşelor Arequipa şi Bagdad. Am arătat că foştii ţărani care şi-au făcut sălaş în jurul Arequipei nu au nici un fel de perspective şi că ţăranii care şi-au făcut sălaş în jurul Bagdadului au perspective favorabile în satele pe care

[1] Parthenon — renumit templu dedicat zeiţei Atena, construit pe Acropole din Atena în secolul al V-lea î.e.n. — *Nota trad.*

[2] Mausoleu ridicat lîngă Agra (statul Uttar Pradesh, India) de către şahul Djahan în memoria soţiei sale (secolul al XVII-lea). — *Nota trad.*

[3] Parc magnific la Florenţa, creat pe vremea domniei prinţilor Medici (secolul al XV-lea). — *Nota trad.*

[4] Parc în vestul Parisului. — *Nota trad.*

le-au părăsit. În schimb, cartierele de cocioabe care au răsărit în jurul noii capitale a Braziliei, Brasilia, au cu adevărat un rost.

Cînd s-a anunțat hotărîrea de a se construi Brasilia, zeci de mii de muncitori din „cocoașa" suprapopulată și bîntuită de neagră sărăcie din nord-estul Braziliei au parcurs sute de mile de ținuturi sălbatice pentru a-și cîștiga existența construind marele și impresionantul oraș nou. În perioada cînd au lucrat la aceste construcții au fost, probabil, adăpostiți de către autoritățile publice federale în campamente. După ce însă lucrările s-au terminat și au fost concediați, unde aveau să se ducă? Spre deosebire de țăranii din jurul Bagdadului sau chiar de cei din jurul Arequipei, muncitorii concediați din Brasilia nu aveau perspective să găsească de lucru în locurile lor de origine. În schimb, dacă reușeau să rămînă mai departe la Brasilia, aveau perspective tot atît de bune pe cît ar fi fost perspectivele *squatterilor* din jurul Bagdadului dacă ar fi rămas în satele lor natale. Perspectivele urbane la Brasilia sînt tot atît de bune ca și perspectivele agricole în Irakul rural, deoarece Brasilia este capitala uneia dintre cele mai mari țări din lume — o țară cu o populație numeroasă, în rapidă creștere și cu rezerve încă neatinse de resurse naturale valoroase. Într-o asemenea țară, o capitală nouă are toate șansele să înflorească, chiar dacă țara însăși suferă sub aspect economic de pe urma faptului că și-a supus capacitatea economică unor supraeforturi creînd această capitală *ex nihilo*. Prin urmare, vor exista, fără îndoială, la Brasilia posibilități crescînde de muncă remuneratorie în viitor, chiar dacă construcțiile din partea centrală a noului oraș au fost terminate.

Foștii muncitori constructori imigrați la Brasilia au procedat deci cu judecată hotărînd să rămînă mai departe acolo ; dar unde aveau să locuiască acum ? Centrul monumental al Brasiliei pe care îl construiseră nu era pentru ei ; de asemenea, nici orașele satelite pe care planificatorii Brasiliei intenționau să le construiască în a doua etapă a lucrării pentru surplusul de populație cu „gulere albe" a noii capitale naționale, atunci cînd populația din partea construită a orașului avea să atingă cifra pe care o considerau ca maximul ideal. Între timp însă, muncitorii concediați le-au luat-o înainte și le-au stricat planurile : înainte ca planificatorii să înceapă amplasarea cercului de orașe satelite proiectate, foștii lor salariați au ridicat un cerc de orașe de cocioabe și s-au instalat fără autorizație în barăcile lor improvizate care le serveau drept locuințe. În această cursă, *squatterii* aveau toate șansele să cîștige, căci orașele de cocioabe, neplanificate, construite „de unul singur", avansează mult mai repede decît lucrările monumentale, planificate, proiectate și executate de specialiști.

Vizitînd Brasilia în 21—25 august 1966, am ținut să vizitez și unul sau două din aceste orașe de cocioabe, care în ochii planificatorilor reprezintă pete neprevăzute și supărătoare în peisajul încîntător al orașului proiectat de ei. Am văzut doar în treacăt suburbiile cu *slumsuri* neplanificate din Brasilia, dar a fost suficient ca să-mi dau seama că condițiile materiale de viață în aceste orașe de cocioabe din jurul Brasiliei sînt mizere ; în schimb, locuitorii acestor *slumsuri* păreau mulțumiți. Cred că impresia mea era justă, căci presupun că într-un oraș de cocioabe viața este mai veselă, deoarece este mai puțin formală și mai puțin

îngrădită de regulamente decît în zona centrală, oarecum prea bine planificată, a Brasiliei. S-ar spune că există o compensație spirituală pentru contrastul material strigător dintre *slumsuri* și cartierele rezidențiale ale clasei de mijloc. Cu cît e mai mare venitul, și cu cît e mai bine făcut acoperișul și cu cît mai bine funcționează instalațiile, cu atît mai scăzut este nivelul relațiilor dintre vecini. Se știe că săracii își acordă reciproc ajutor mult mai lesne, în mod spontan și fără să aștepte ceva în schimb decît o fac cei înstăriți. De fapt, greutățile vieții din *slum* ar fi de nesuportat dacă n-ar exista aceste bune relații de vecinătate. Cu cît e mai mare mizeria, cu atît va fi, probabil, mai înalt nivelul relațiilor de vecinătate. În lumea anului 1969, relațiile de vecinătate sînt, probabil, la nivelul maxim în *favelas* din Rio. Aceste relații impun anumite obligații, dar, în același timp, oferă și avantaje. Ele creează relații sociale între oameni, iar sociabilitatea dă farmec existenței. Toate aceste avantaje, ce pot fi trecute la rubrica credit a vieții din *slum*, evident că nu contrabalansează nici pe departe suferințele îngrozitoare pe care le îndură locuitorii lor. După cum s-a arătat, acestea nu sînt numai de ordin material, ci și de ordin spiritual ; prin urmare, toți locuitorii actuali ai *slumsurilor* vor trebui cazați, cît mai curînd posibil, în case noi și confortabile, chiar cu riscul spiritual că și ei vor deveni, la rîndul lor, tot atît de nesociabili ca și restul clasei de mijloc din momentul cînd se vor afla în noul lor cadru material de clasă de mijloc.

Dacă noile locuințe destinate locuitorilor *slumsurilor* din întreaga lume vor fi construite pe spații vacante pînă în prezent, ele vor trebui amplasate în afara zonelor deja ocupate de

suburbiile claselor de mijloc, ceea ce înseamnă că muncitorii care locuiesc acum relativ aproape de locurile lor de muncă, în inima oraşelor sau în cartierele de cocioabe de la periferie, vor trebui să se transforme în navetişti. Numărul actual al navetiştilor din clasele de mijloc va creşte de cîteva ori, iar noii navetişti vor trebui să facă naveta pe distanţe mult mai lungi, deşi vor dispune de venituri mai mici decît navetiştii din clasele de mijloc. Această perspectivă ridică problema existenţei unor mijloace de transport cît mai ieftine, cu o capacitate cît mai mare, ceea ce lasă să se prevadă că traficul pe calea ferată îşi va recîştiga prioritatea pe care a deţinut-o timp de aproape un secol, pînă cu mai puţin de jumătate de secol în urmă.

Mecanizarea progresivă a vieţii, care a început odată cu revoluţia industrială, a adus omenirii multe neajunsuri, dar în acelaşi timp şi multe binefaceri, iar una dintre binefacerile cele mai mari a fost inventarea trenurilor tractate pe şine de o forţă motrice neînsufleţită — abur, electricitate sau petrol —, înlocuind forţa musculară a fiinţelor umane sau a animalelor domestice.

În primul capitol al acestei cărţi s-a arătat că, în cursul celor aproximativ cinci mii de ani care s-au scurs între inventarea vaselor cu pînze şi inventarea locomotivelor cu abur, transportul pe apă era incomparabil mai rapid şi mai ieftin decît transportul pe uscat. Viteza vaselor cu pînze depindea de capriciul vînturilor, iar dimensiunea vaselor cu pînze din lemn depindea de dimensiunea trunchiurilor de copac; aceste handicapuri ale navigaţiei cu vase construite din lemn şi propulsate de vînt erau însă neînsemnate în comparaţie cu handi-

capurile de care suferea transportul pe uscat, chiar după inventarea roţii. Forţa musculară, oricît de eficient ar fi folosită, este infimă în comparaţie cu puterea forţelor fizice neînsufleţite ; dealtfel, cantitatea efectivă de forţă musculară ce poate fi „înhămată" la un vehicul pe roţi este foarte limitată.

Dacă un vehicul pe roţi tras de un cal este înlocuit de unul cu doi cai, iar caii sînt înhămaţi unul alături de celălalt, puterea de tracţiune musculară se dublează ; dacă însă pe lîngă prima pereche se înhamă şi alţi cai, randamentul acestora din urmă nu mai creşte în aceeaşi măsură, iar cînd numărul cailor atinge duzina, randamentul ultimilor doi cai ajunge aproape la zero. Cîte un cal înhămat alături de perechea iniţială poate contribui în mod considerabil la forţa totală de tracţiune, deşi aceşti doi cai lăturaşi nu vor fi în stare să tragă aceeaşi greutate ca cei doi cai din mijloc ; dar o pereche suplimentară de cai lăturaşi sau un atelaj suplimentar de cai înhămaţi în tandem nu va avea relativ nici o eficienţă. Limitele folosirii eficiente a forţei musculare pentru tracţiunea pe uscat au fost atinse, înainte de zorii mecanizării, de diligenţa cu patru cai, de tunul de artilerie şi chesonul trase de şase cai, înhămaţi în tandem cîte doi, cu un vizitiu călărind pe cîte un cal din fiecare pereche pentru a da bici ambilor cai şi a-i face să-şi încordeze forţele peste măsură.

Performanţele transportului pe uscat s-au îmbunătăţit dintr-o dată şi într-o măsură senzaţională în urma inventării locomotivei cu abur. Această locomotivă putea trage un tren cu zeci de diligenţe sau vagoane mult mai repede decît cel mai rapid şi mai puternic atelaj de cai ; de asemenea, greutatea şi volumul

mărfurilor sau vitelor sau călătorilor pe care un singur tren tras de o locomotivă cu abur putea să-i transporte erau incomparabil mai mari. Viteza și forța de tracțiune a unei singure locomotive acționate cu abur era în fapt atît de nemăsurat mai mare decît cea a celui mai mare și mai puternic atelaj de cai, încît trenuri care în era calului nu ar fi putut fi mișcate din loc nici măcar pe o distanță de un centimetru deveniră acum realități curente.

Dacă veți privi de la o fereastră a Hotelului Imperial din Tokio la cele opt perechi de șine paralele pe care circulă cu viteză, în ambele sensuri, unul după celălalt, la intervale de 1—2 minute, trenuri de călători acționate mecanic, lungi cam de patru sute de metri fiecare și pline pînă la refuz cu pasageri, vă veți da seama ce s-a realizat pentru traficul de călători prin inventarea trenurilor cu tracțiune mecanică. Dacă vă veți opri pe malul stîng al Rinului la Bad Godesberg și veți urmări trenurile de marfă (care sînt și mai lungi decît trenurile de călători japoneze) succedîndu-se, de asemenea, aproape fără întrerupere, unul după altul, pe calea ferată de pe celălalt mal al fluviului și dacă veți socoti că există încă o cale ferată cu un volum probabil egal de trafic chiar în spatele dumneavoastră, pe malul unde vă aflați, vă veți da seama ce a însemnat pentru traficul de bunuri inventarea trenurilor cu tracțiune mecanică.

Dacă n-ar fi existat această invenție, orașele lumii — statice în cursul primilor cinci mii de ani ai istoriei lor — n-ar fi ajuns niciodată să se pună în mișcare. După inventarea și construirea căilor ferate, orașele s-au contopit unele cu celelalte, formînd aglomerațiile pe care le-am denumit „megalopolisuri", iar în

vremea generației noastre megalopolisurile lumii sînt pe cale să se îmbine într-un Oraș mondial unic.

Omenirea a creat condițiile pentru apariția Orașului mondial datorită aplicării științei la tehnologia medicinei și a agriculturii — două domenii de progres tehnologic care au determinat explozia actuală a populației și migrația contemporană din mediul rural în Orașul mondial. Nu ne-am putea întoarce la modul de viață dinainte de era mecanizării decît cu prețul unui genocid, căci în sistemul economic antediluvian nu ar putea subzista decît o mică parte a numărului de ființe umane ce vor trăi pe această planetă la data cînd populația ei se va fi restabilizat. În această situație, în care sîntem prinși în mod ireversibil, fie că ne place sau nu, comitem un act de sinucidere desființînd căile ferate — tocmai invenția care a făcut posibilă existența actualelor megalopolisuri și a viitorului Oraș mondial. Desigur, e bine să se dezvolte la deplină capacitate și invenția mai recentă a vehiculelor mecanizate rutiere ; acestea trebuie să reprezinte însă suplimentări și nu înlocuitori ai căilor ferate. Dealtfel, apare deja în mod limpede că vehiculele rutiere vor constitui doar suplimentări marginale.

Vehiculele mecanizate rutiere exercită, fără îndoială, o puternică atracție. Ele prezintă două avantaje față de căile ferate : un automobil sau un vehicul utilitar rutier acționat de un motor (un camion) poate circula de la ușă pînă la ușă, pe cînd un tren de pasageri sau un tren de marfă circulă pe șine așezate pe o cale specială fixă. Conducătorul unui automobil sau al unui camion poate să plece la drum la orice oră îi convine, poate face halte și ocoluri, tot după

bunul său plac, în orice loc și în orice moment. Călătorul pe calea ferată, ca și călătorul cu orice alt mijloc de transport public trebuie să se conformeze unui orar pe care nu el îl stabilește, ci direcția și administrația, atît pentru traficul de călători, cît și pentru traficul de mărfuri, și se poate urca în tren sau coborî din el, poate încărca sau descărca mărfuri numai la stație, respectiv la depozitul de mărfuri. Atracția exercitată de aceste două avantaje la un loc a făcut să devină atît de popular transportul mecanizat rutier și să se demodeze transportul pe căile ferate.

Primul dintre aceste două dezavantaje ale transportului pe cale ferată a fost însă parțial înlăturat în ceea ce privește transportul mărfurilor — dar nu și în ceea ce privește transportul pasagerilor — prin inventarea recentă a transportului în containere, care pot fi transbordate din vagonul de cale ferată în camion sau vapor și invers, fără a mai descărca marfa. Folosirea containerelor face posibilă combinarea avantajului traficului rutier de a putea prelua și livra de la ușă la ușă cu avantajul pe care-l are transportul pe calea ferată de a putea folosi tracțiunea mecanică pentru un tren de vehicule în comparație cu transportul mecanizat rutier, limitat inevitabil la un singur vehicul, la care se adaugă cel mult o remorcă, ceea ce reprezintă echivalentul unui tren constînd din două unități, inclusiv locomotiva.

Un vehicul format din mai mult de două unități trebuie neapărat să circule pe șine ; un vehicul mai lung care ar circula pe un traseu fără șine ar sări la curbe ; chiar dacă traseul fără șine ar fi în linie absolut dreaptă, un vehicul compus din mai multe unități nu ar putea circula în viteză mare, deoarece unitățile din

spate s-ar balansa dintr-o parte în alta în așa măsură, încît ar sări de pe șosea, accidentînd întregul convoi. Prin urmare, șinele, care reprezintă condiția esențială a traficului mecanizat cu trenuri, sînt în același timp punctul lui slab, ca și punctul lui tare. Sînt punctul slab al circulației feroviare deoarece îi dau un caracter rigid, atît în ceea ce privește drumul parcurs, cît și orarul ce trebuie respectat. Toate acestea reprezintă însă un preț minim de plătit pentru ceea ce constituie punctul forte al căii ferate, și anume faptul extraordinar de important că poate — pe cînd calea neferată nu poate — să folosească din plin creșterea potențială uriașă a capacității de tracțiune ce a fost pusă la îndemîna omenirii prin trecerea de la forța musculară la forța mecanizată. Șinele permit unui motor să tragă un tren lung și greu de vehicule — ceea ce depășește orice forță musculară —, pe cînd un motor cu aceeași putere nu ar putea trage un tren pe o cale fără șine ; îl împiedică problema insolubilă a dinamicii.

Importanța avantajului pe care îl prezintă calea cu șine față de calea fără șine — avantajul de a putea trage trenuri întregi, și nu numai cîte un vehicul — constă, în primul rînd, în folosul pe care-l va putea aduce în viitor, cînd populația lumii va fi de cîteva ori mai numeroasă decît este în prezent.

Trenul este soluția ideală în domeniul tehnologiei transportului pentru a putea face față exploziei populației în domeniul demografic. Acest lucru e demonstrat vizual de spectacolul descris mai înainte, pe care l-am văzut de la o fereastră a hotelului din Tokio. Avantajul trenului pe șine asupra vehiculului mecanizat de pe șosea este un avantaj perma-

nent şi va căpăta treptat tot mai mare preponderenţă, pe măsură ce populaţia lumii creşte şi pe măsură ce o parte tot mai mare a populaţiei lumii se urbanizează. Dimpotrivă, avantajul vehiculului mecanizat de pe şosea asupra trenului pe şine are un caracter efemer. Este o cauză pierdută, pentru că este deja pe cale de a anula însuşi scopul pentru care a fost creat.

Trenul care circulă pe şine este instrumentul logic pentru deplina folosire a tehnologiei care a reuşit să înhame uriaşele forţe fizice ale naturii neînsufleţite în scopul tracţiunii. Dimpotrivă, vehiculul mecanizat rutier, dublura depăşită a trenului pe şine şi care în prezent se află temporar în ascensiune, reprezintă un regres ilogic către tipul de vehicul care era cel mai eficient posibil în era tracţiunii musculare, dar care a devenit un anacronism după ce s-a realizat mecanizarea transportului pe uscat. În comparaţie cu trenul pe şine, vehiculul mecanizat rutier reprezintă o risipă atît în ceea ce priveşte consumul de energie, cît şi spaţiul ocupat pe şosea. Motorul oricărui vehicul mecanizat circulînd pe şosea ar putea tracta o greutate mult mai mare dacă ar fi încorporat unei locomotive pe şine ; şi întrucît există pe această planetă doar cantităţi limitate de benzină sau alţi combustibili naturali cu care poate funcţiona un vehicul mecanizat rutier, această întrebuinţare extravagantă a combustibilului este o nelegiuire comisă de actuala generaţie risipitoare faţă de urmaşii ei încă nenăscuţi. Dar aspectul cel mai grav al vehiculului mecanizat rutier, care îl va pune sub acuzare în viitorul apropiat, este risipa de spaţiu pe care o cauzează pe benzile de şosea.

În comparaţie cu trenul, chiar şi un autobuz sau un camion de maximă capacitate face ri-

sipă de spațiu pe șosea ; automobilul de folosință privată face însă cea mai mare risipă de spațiu, iar în 1969 automobilele de acest fel sînt mult mai populare și mai numeroase decît oricare din cele două categorii de vehicule mecanizate rutiere de mai sus. Un automobil de dimensiuni normale va putea transporta cel mult cinci sau șase persoane, inclusiv conducătorul, cu alte cuvinte nu are o capacitate de transport mai mare decît predecesoarea sa, trăsura trasă de cai. Automobilele care circulă în prezent pe șoselele lumii sînt însă foarte rar ocupate la capacitatea lor totală de transport — o capacitate care, dealtfel, nu este în raport cu forța motorului lor. O mașină proprietate particulară va transporta poate, la sfîrșit de săptămînă, o familie întreagă afară din oraș, dar în zilele de lucru va transporta de cele mai multe ori o singură persoană — un pasager care este și conducătorul mașinii — și va fi parcată în cea mai mare parte a zilei, ocupînd din nou spațiu. Dacă familia își poate permite să țină și a doua mașină, aceasta, de asemenea, va avea probabil un singur pasager-conducător, anume soția-mamă, care își face cumpărăturile. Cu o asemenea folosire nesăbuită a spațiului de circulație nu e de mirare că traficul rutier din lume devine tot mai congestionat, în ciuda încercărilor desperate ale autorităților care reglementează circulația pe șosele de a ține pasul, lărgind șoselele existente și construind altele noi.

În 1969 este deja limpede că perioada de înflorire a automobilului va fi de scurtă durată și că a trecut deja de zenit. Acest zenit a fost atins cu cîțiva ani mai înainte de izbucnirea celui de-al doilea război mondial și, după interzicerea circulației cu mașini particulare în timpul războiului, zenitul a fost depășit la cîțiva ani după sfîrșitul războiului.

Automobilul nu a putut ajunge la perioada de glorie atîta vreme cît şoselele nu fuseseră încă construite în condiţii care să-i permită să circule pe ele şi nu şi-a putut prelungi perioada de glorie deoarece lărgirea şi înmulţirea şoselelor nu au putut să ţină pasul cu creşterea volumului de trafic al automobilelor. Chiar şi în Statele Unite, automobilele au început să-şi facă apariţia în număr mai mare pe şosele abia după sfîrşitul primului război mondial; şi pe vremea aceea, şoselele, care în perioada de glorie a diligenţei fuseseră recondiţionate în ţările occidentale aproape la nivelul standardelor romane, se deterioraseră din nou în decursul ultimei sute de ani, adică de la data cînd diligenţa fusese brusc scoasă din uz de către trenul tractat mecanic pe şine. Eu însumi am învăţat să merg pe bicicletă la cumpăna dintre secolul al XIX-lea şi secolul al XX-lea, pe şoseaua Dover-Londra, anume pe porţiunea dintre Dover şi Canterbury. Am învăţat pedalînd şi făcînd greşeli, căzînd de pe bicicletă şi încălecînd-o mereu, din nou. Grosimea stratului de praf de pe şosea îmi amortiza căderile şi nu era nici o primejdie să fiu răsturnat sau călcat de rarele camioane cu cai ale fermierilor sau de docare — singurele mijloace de circulaţie pe roţi pe această şosea principală, în afară de bicicleta mea. În Anglia, şoselele au fost un adevărat paradis pentru conducătorii de automobile doar în timpul a două scurte intervale: cu puţin înainte şi puţin după cel de-al doilea război mondial; ele fuseseră deja suficient de bine recondiţionate pentru ca automobilul să fie un mijloc plăcut de circulaţie, iar pe de altă parte, producţia de automobile nu atinsese încă volumul care face ca circulaţia automobilă să se autodesfiinţeze din cauza

aglomerației, care în 1969 tot mai este în creștere.

Perspectivele respective ale automobilului și ale trenului în viitorul Oraș mondial au apărut în mod limpede din cuprinsul unor documente prezentate de Asociația americană de tranzit în ședințele ținute de Comitetul unit pentru problemele metropolitane ale orașului Washington în mai-iunie 1958 [1]. Documentele prezentate cuprind evaluări ale capacității de transport a unei benzi de șosea pentru diferite forme de transport, capacitatea fiind calculată în termeni de număr de pasageri ce pot fi transportați pe oră. Cifrele sînt următoarele:

Pasageri în automobile pe străzi de suprafață	1 575
Pasageri în automobile pe autostrăzi înălțate	2 625
Pasageri în autobuze pe străzi de suprafață	9 000
Pasageri în tramvaie pe străzi de suprafață	13 500
Pasageri în vagoane de metrou	20 000
Pasageri în trenuri subterane locale	40 000
Pasageri în trenuri subterane exprese	60 000

Aceste cifre vorbesc de la sine și verdictul lor e categoric. Ele ne arată că, în ultimele decenii ale secolului al XX-lea, cînd populația lumii se va fi dublat sau triplat și cînd Orașul mondial va deveni fapt împlinit, trenul își va recăpăta prioritatea ca mijloc de transport pe

[1] Citat de prof. Gottmann în *op. cit.*, p. 652, din care am extras datele de mai sus. Același lucru rezultă din cifrele cuprinse la p. 331, în nota de subsol 29 a volumului *The City is the Frontier* (Orașul este frontiera) de Charles Abram, Harper Colophon Books, New York, Evanston și Londra, 1967, Harper and Row.

care a deținut-o timp de un secol, pînă în deceniul al treilea al secolului nostru, cînd automobilul a căpătat o preponderență senzațională — atîta timp cît a durat —, dar care acum se dovedește a fi fost efemeră.

În 1969 nu mai poate fi departe ziua cînd fiecare secțiune a Orașului mondial va trebui să adopte practica Veneției, obligînd toate vehiculele rutiere mecanizate să se oprească la marginea orașului și să rămînă acolo în garaj. Veneția și-a asumat astfel rolul de pionier în lumea occidentală privind excluderea vehiculelor mecanizate din interiorul orașului ; fapt este însă că în interiorul Veneției nu au putut circula niciodată nici un fel de vehicule, nici măcar cele trase de forță musculară. La Veneția, principalele artere de circulație sînt canalele, iar trotuarele înguste, cu numeroase poduri înalte și arcuite, nu pot fi folosite decît de pietoni. Atunci cînd reglementarea impusă de Veneția se va extinde în toate părțile Orașului mondial, va deveni posibil să se asigure în interiorul acestei conurbații mondiale mijloace publice de transport, sub forma autobuzelor și taxiurilor, care vor circula cu regularitate, vor fi rapide, ieftine și în același timp rentabile.

Singurele automobile cărora li se va permite să mai circule în cuprinsul Orașului mondial, la orice oră, vor fi mașinile de pompieri, ambulanțele, mașinile medicilor și mașinile poliției. Vehiculele utilitare vor putea încărca și livra numai la anumite ore — în afara orelor de vîrf, de preferință în afara zilei de lucru a celorlalți lucrători. În orele stabilite vor fi, bineînțeles, autorizate să staționeze în timp ce sînt încărcate și descărcate și să parcurgă apoi drumurile necesare. După încheierea activității lor zilnice însă vor fi obligate, ca și vehiculele

de pasageri proprietate particulară, să intre în garaj în afara limitelor orașului.

În epoca imperială, la Roma nu era permisă nici un fel de circulație pe roți în timpul zilei, cu excepția cîtorva împrejurări speciale. În schimb, locuitorii Romei erau treziți toată noaptea de zgomotul pe care-l făceau roțile căruțelor și copitele animalelor pe pietrele pavajului. Era și acesta un neajuns, dar un neajuns mai mic. Documentele ce ne-au rămas cu privire la problema circulației în orașul Roma în epoca principatului sînt, din întîmplare, foarte clare, au un caracter normativ și își găsesc aplicație chiar și în traficul urban din zilele noastre. Posedăm textul unei legi privind administrația municipală promulgate de Iuliu Caesar în anul 45 î.e.n și, cu toate că obiectul principal al acestei legi este, după cum reiese din titlul ei, Lex Iulia Municipalis, administrarea comunităților de cetățeni romani cu autoguvernare din afara orașului Roma, această lege cuprinde întîmplător și un regulament privind restrîngerea circulației în orașul Roma.

„Următoarea reglementare se aplică străzilor, prezente sau viitoare, din zona construită a orașului Roma. Începînd de la 1 ianuarie, nici o căruță nu poate intra sau circula în timpul zilei în această zonă, adică după răsăritul soarelui sau înainte de a zecea oră din zi, excepție de la această prevedere făcînd aducerea sau transportarea de materiale (i) înăuntrul acestei zone pentru a fi folosite la construirea templelor sau a altor lucrări publice sau (ii) în afara orașului, inclusiv locurile mai sus arătate, la orice lucrare de demolare executată pe baza unui contract cu autoritățile publice. De asemenea, se vor putea face excepții în cazuri speciale.

Prezenta lege nu trebuie interpretată în sensul interzicerii circulației cu vehicule în timpul zilei atunci cînd au loc evenimente din următoarele trei categorii : (i) procesiuni religioase necesitînd folosirea de căruțe, la care participă vestalele virgine [1], rex sacrorum [2] și flaminii [3]; (ii) procesiuni triumfale (militare) ; (iii) festivaluri organizate de autoritățile publice pe o rază de mai puțin de o milă distanță de oraș și spectacole de circ care necesită folosirea unui convoi de căruțe.

Totodată, această lege nu trebuie interpretată ca interzicînd prezența în oraș sau înăuntrul unei raze de mai puțin de o milă distanță de oraș, în timpul celor zece ore după răsăritul soarelui, a căruțelor trase de boi sau de cai care au intrat în oraș în cursul nopții precedente dacă aceste căruțe se întorc goale sau transportă îngrășăminte de hazna" [4].

Se constată că acest regulament roman din anul 45 î.e.n. privind orașul Roma ar putea fi aplicat cu folos la Londra în anul 1969 e.n., și anume fără altă modificare de formulare decît înlocuirea celor trei categorii de evenimente specificate în paragraful al doilea cu spectacolul anual oferit de primarul Londrei și cu o procesiune ocazională de încoronare.

Aceste restricții aduse circulației cu vehicule

---

[1] Preotesele zeiței Vesta, zeitate romană tutelară a căminului și a focului. — *Nota trad.*

[2] La romani, principalul preot sacrificator. — *Nota trad.*

[3] Preoți cu atribuții speciale în vechea Romă. — *Nota trad.*

[4] *Corpus Inscriptionum Latinarum*, I, 2, 593, rîndurile 56—57 : C. G. Bruns. *Fontes Juris Romani Antiqui*, ed. 7, Tübingen, 1909, Mohr, p. 105. O traducere engleză anterioară a acestui pasaj se găsește în E. G. Hardy. *Roman Laws and Charters* (Legi și Carte romane), Oxford, 1912, Clarendon Press, p. 153.

la Roma au devenit imperios necesare după ce oraşul ajunsese capitala politică a întregii lumi mediteraneene. Creşterea populaţiei oraşului făcuse ca însăşi aglomeraţia circulaţiei pedestre să devină aproape imposibil de suportat, aşa cum reiese din următorul pasaj al unei lucrări scrise de un rezident la Roma, L. Annaeus Seneca, care a trăit aproximativ între anii 5 î.e.n. şi 65 e.n.

„În acest oraş, chiar pe străzile cele mai largi, şuvoiul circulaţiei pedestre este continuu şi, prin urmare, cînd survine o obstrucţie în calea acestui torent uman, se produce o ciocnire de o violenţă nemaipomenită. Populaţia oraşului este atît de numeroasă, încît e nevoie de folosirea simultană a trei auditorii de teatre şi de importuri de alimente din lumea întreagă“ [1].

Chinul de a nu putea dormi noaptea la Roma din cauza zgomotului circulaţiei este descris în mod sugestiv de Iuvenal, care a trăit aproximativ în perioada 60—130 e.n.

„Aici, la Roma, mulţi bolnavi mor din cauză că nu sînt lăsaţi să doarmă... Unde s-ar putea găsi o locuinţă care să-ţi permită să dormi ? În oraş, somnul e un lux care costă o avere. Zgomotul e aici cauza principală a îmbolnăvirilor. Larma vehiculelor cu roţi pe străzile înguste şi întortocheate ale oraşului, strigătele şi înjurăturile (ce izbucnesc) cînd o turmă de oi le taie calea — toată gălăgia asta îi răpeşte somnul lui Drusus, dar nici măcar focile n-ar putea avea somn în aceste condiţii“ [2].

[1] Seneca. *De Clementia*, I, 6, I (scris aproximativ în anul 54 e.n.).
[2] Iuvenal. *Satire*, III, rîndurile 232—8.

Sora mea, profesor J.M.C. Toynbee, care mi-a atras atenţia asupra acestor pasaje, le-a comentat precum urmează :

„Îmi închipui că, atunci cînd forurile lui Iulius Caesar, Augustus, Domitian şi Traian au fost adăugate la Forum Romanum, nu au mai existat vehicule pe roţi în circulaţie nici noaptea, nici ziua în inima Romei. Dar aici nu era un cartier rezidenţial, unde oamenii să fi dormit. Era, probabil, ceva asemănător cu «City» din Londra — o zonă comercială şi de clădiri destinate cultului".

În lumea de azi va fi necesar să se reglementeze circulaţia turismelor particulare pe şoselele de suprafaţă din afara limitelor Oraşului mondial sau pe şoselele subterane de sub zona urbanizată ce va fi ocupată de Oraşul mondial. Nu va fi necesar să fie desfiinţată circulaţia turismelor pe distanţe lungi, dar va trebui restrînsă. Fiecare expediţie de acest fel va trebui supusă la testul de rigoare din timpul celui de-al doilea război mondial : „Este, într-adevăr, necesar să faci această deplasare ?" Această întrebare preliminară şi-o va pune, în primul rînd, singur călătorul eventual şi e probabil că de cele mai multe ori răspunsul său liber consimţit va fi negativ. Căci, pe măsură ce continuă să crească populaţia lumii şi pe măsură ce continuă să crească concomitent şi proporţia pe care o reprezintă proprietarii conducători de automobile în populaţia crescîndă a lumii, conducerea unui automobil va deveni tot mai puţin o relaxare sau o plăcere, transformîndu-se tot mai mult într-un chin şi o pedeapsă. Să sperăm că în aceste împrejurări limitarea necesară a traficului pe şoselele lumii va fi realizată în principal prin abţinere de bună voie. S-ar putea însă ca acest lucru să nu fie suficient pentru a

menţine volumul traficului în cadrul unor limite rezonabile. S-ar putea să devină necesar a se legifera ca orice posesor al unui automobil particular care ar dori să folosească o şosea principală să trebuie să arate în prealabil motivele pentru care cere să i se acorde un permis special.

Deşi aceste sugestii privind limitarea folosirii private a străzilor şi drumurilor Oraşului mondial de către proprietarii conducători de vehicule mecanizate de pasageri li s-ar putea părea acestora drastice şi chiar supărătoare, efectul lor nu va fi de a desfiinţa folosirea automobilului particular ca mijloc de transport, ci doar de a-i limita circulaţia, conform unor parametri care să permită menţinerea acestui trafic pe benzile şoselelor, pe care vor fi autorizate să circule în număr limitat. Automobilul particular nu va fi scos din uz — despre aşa ceva nici nu poate fi vorba ; căci, oricît de masiv s-ar dezvolta traficul pe calea ferată, va fi nevoie şi de un trafic pe şosele, de proporţii maxime, avînd în vedere uriaşa creştere viitoare a populaţiei lumii. După cum, în vederea viitorului previzibil, va fi necesar să se menţină actualele *slumsuri* — depunîndu-se, în acelaşi timp, eforturi maxime pentru a construi suficiente locuinţe noi pentru majoritatea nevoiaşă a omenirii —, tot astfel va fi nevoie şi de menţinerea vehiculului mecanizat rutier — chiar dacă inventarea lui a reprezentat un regres —, depunîndu-se, în acelaşi timp, eforturi maxime pentru a redezvolta căile ferate, care, în domeniul transportului pe uscat, reprezintă, fără doar şi poate, „valul viitorului".

Aceeaşi soartă ca şi automobilul o va avea, desigur, şi avionul — cealaltă formă de transport la modă, care în prezent acaparează traficul de pasageri şi îl deviază de pe căile ferate.

Principalul avantaj pe care îl reprezintă aviația este viteza incomparabil mai mare decît a oricărei alte forme de transport la suprafața planetei, pe uscat sau pe apă. Chiar dacă avionul cu care zboară are o viteză relativ redusă, călătorul care va privi în jos, pe fereastră, va avea impresia că automobilele, trenurile sau vapoarele sînt lipite de suprafața pămîntului și se tîrăsc cu încetineala melcului. Alt avantaj considerabil al aviației îl constituie faptul că avionul zboară în propriul său element tridimensional, „deasupra pămîntului și oceanului, fără odihnă", pe cînd cu mijloacele de transport de la suprafața pămîntului călătorul trebuie să se schimbe de pe roți pe chilă sau viceversa ori de cîte ori traversează una din liniile despărțitoare dintre uscat și apă. Locuitorul unei insule — de exemplu, Irlanda sau Marea Britanie — care a călătorit înainte de nașterea erei aviației își va da cel mai bine seama de simplificările și înlesnirile pe care le oferă călătoriile cu avionul făcînd un drum de la Dublin sau Londra la Paris sau la New Delhi.

Unul dintre dezavantajele aviației este gradul ei mai mare de periculozitate. Un vehicul care circulă în elementul tridimensional nu poate staționa în zbor. Trenul sau mașina pot staționa pe *terra firma*, iar vaporul pe apă fără nici un neajuns ; dacă însă motoarele nu-i mai funcționează, avionul se va prăbuși probabil la sol, cu consecințe fatale pentru echipaj și pasageri. Al doilea dezavantaj al călătoriei cu avionul se face simțit atunci cînd călătoria este latitudinală. Călătorul care va fi catapultat peste o serie de zone-timp succesive va suferi o dislocare a ritmului său fiziologic și psihologic care numai în timp și cu eforturi se va putea restabili. Al treilea dezavantaj al aviației constă în faptul că nu e în măsură să garanteze

zborurile după orarul stabilit. Aviația este influențată într-o mai mare măsură de capriciile vremii decît navigația, și din acest punct de vedere calea ferată este mult superioară nu numai transportului pe calea aerului sau a apei, dar și celui de pe șosele.

Totuși, într-o eră cînd întreaga populație a globului se plămădește într-o singură societate, posibilitatea oferită de avion de a călători rapid din orice punct al Orașului mondial în orice alt punct ar atîrna cu mult mai greu în balanță decît toate neajunsurile transportului aerian dacă acesta, ca și transportul rutier, nu ar fi amenințat să se înăbușe și să fie redus la neputință datorită supraaglomerării. În anul 1969, volumul traficului aerian mondial crește deja mai repede decît numărul și capacitatea aeroporturilor ; iar creșterea vitezei medii a avioanelor este anulată de pierderea tot mai mare de timp ce se produce la cozile pe care le fac pasagerii în așteptarea momentului cînd avionul poate decola de pe pistă sau, atunci cînd avionul trebuie să zboare încontinuu deasupra aeroportului, pînă ce-i vine rîndul să aterizeze pe pista stabilită. Congestionarea incipientă a traficului pe aeroporturi și deasupra lor lasă să se prevadă că traficul aerian, ca și traficul rutier, va trebui restrîns în mod drastic. În acest caz, trenul cu mers de broască țestoasă va ieși în mod paradoxal învingător în cursa cu avionul-șoim, precum și în cursa cu automobilul-iepure.

Interzicerea circulației turismelor particulare în interiorul Orașului mondial ar contribui, împreună cu eventuala lichidare a *slumsurilor*, la renașterea centrelor degradate ale orașelor individuale, ce constituie punctele inițiale de dezvoltare ale Orașului mondial. De cînd orașele s-au mecanizat și, în consecință, au început să

se extindă, ele au avut de suferit de pe urma configurației ce fusese modelul standard în cursul primilor cinci mii de ani statici ai istoriei lor. Orașul de mărime și formă tradițională era orientat înspre o piață care reprezenta principalul său centru social, deși nu în toate cazurile era și centrul topografic. Acest loc central de întîlnire era folosit la origine pentru toate scopurile — adunări politice, chestiuni judiciare, ceremonii religioase, precum și operații comerciale —, deși funcția originală și indispensabilă a pieței era comerțul, dat fiind că și orașul cel mai mic și mai primitiv trebuia să-și cumpere alimentele, vînzînd produse manufacturate și servicii.

Concentrarea activităților unui oraș într-un singur centru comercial creează în mod inevitabil o anumită presiune în acest punct central, atît din punct de vedere fizic, cît și psihologic ; dar într-un oraș în care piața se afla la o distanță de circa zece minute de mers pe jos de la oricare poartă a zidului cetății, deosebirea de grad de presiune între piață și zid nu se făcea simțită în mod prea acut nici în orele de activitate din zilele obișnuite și nici în zilele de tîrg, cînd presiunea din centru era la maximum. Proporțiile reduse ale zonei și ale populației orașului tradițional făceau ca presiunea asupra centrului să nu crească într-o măsură mai mare decît poate suporta în mod normal natura omenească.

Planul tradițional al orașului, firesc și potrivit în cursul primului capitol al istoriei urbane, a devenit o capcană atunci cînd orașul mecanizat, extinzîndu-se, a început să se pună în mișcare. Orașele mecanizate, care s-au extins și s-au contopit unele cu celelalte, formînd megalopolisuri, ce se unesc acum în Orașul mondial, au început printr-o așezare după planul tradi-

ţional. Chiar în cazurile în care era vorba de oraşe noi, implantate în locuri unde nu existaseră mai înainte alte aşezări, ele erau, totuşi, proiectate astfel încît să conveargă spre un centru comercial, deoarece în trecut aceasta fusese dintotdeauna configuraţia oraşului şi deoarece cei care au contribuit la apariţia oraşului mecanizat nu au prevăzut că transformarea revoluţionară a naturii oraşului va necesita şi o schimbare radicală a structurii sale fizice. În consecinţă, expansiunea oraşelor mecanizate a luat forma unor adăugiri succesive de inele concentrice — forma pe care o ia în natură trunchiul copacului în creştere. În mediul artificial urban uman creat de om, această expansiune fizică concentrică a oraşelor mecanizate a adus cu sine o creştere proporţional progresivă a presiunii asupra centrului.

Un exemplu clasic de creştere acută a presiunii asupra centrului comercial al unui oraş vechi, cuprins de industrializare în cursul ultimei jumătăţi de secol, este acela al oraşului universitar Oxford. În anii 1907—1911, pe vremea cînd eram student la Oxford, singura industrie din localitate era o fabrică de marmeladă, şi creşterea presiunii asupra străzii Cornmarket (principala stradă comercială din Oxford) provocată de introducerea acestei industrii era imperceptibilă. Între timp au fost înfiinţate Uzinele de automobile Morris şi o uzină de oţel la Cowley — iniţial un sat separat de oraşul Oxford, aşezat puţin mai la vale, pe Tamisa. Instalarea acestor două importante uzine industriale la Cowley a atras şi alte industrii ; au apărut deci noi suburbii rezidenţiale, iar populaţia actuală, mult mai numeroasă, a Oxfordului mărit se înghesuie acum, pentru a-şi face cumpărăturile, într-un centrul comercial proiectat să deservească zona cuprinsă între zi-

durile medievale ale oraşului sau, în cel mai bun caz, zona dintre meterezele de pămînt ale regaliştilor, de pe vremea cînd Oxford era capitala regelui Carol I, în timpul războiului civil englez.

Curînd, presiunea asupra centrului oraşelor în expansiune a devenit insuportabilă şi din această cauză ; odată cu începutul expansiunii oraşelor mecanizate, s-a produs un exod, la început al rezidenţilor mai înstăriţi, apoi al întreprinderilor industriale. Birourile comerciale s-au mutat mai greu, deoarece diversele categorii de lucrători din birouri trebuie să fie în contact personal permanent unii cu alţii pentru a-şi putea îndeplini munca, fie că sînt comercianţi, bancheri, agenţi de bursă, jurişti sau membri ai oricăror altor profesiuni care la un loc constituie comunitatea lumii de afaceri. În cele din urmă însă, şi întreprinderile comerciale au ajuns la concluzia că preţul pe care trebuie să-l plătească pentru a continua să muncească în centru era prea mare : pe de o parte, timpul şi energia fizică cheltuite cu navetismul, pe de altă parte, lipsa de spaţiu pentru extinderea birourilor, chiar în cazul cînd sînt în măsură şi acceptă să plătească preţuri de achiziţie sau chirii fantastice pentru cîţiva metri cubi suplimentari. Dealtfel, progresul tehnologiei — şi mai ales inventarea telefonului, îmbunătăţirea continuă a eficienţei lui şi extinderea pe plan mondial a reţelei telefonice — a făcut posibilă descentralizarea activităţii comerciale, aşa cum s-au descentralizat deja industria şi locuinţele celor înstăriţi.

Astfel, în prezent, zonele iniţiale ale oraşelor reprezentînd nucleele istorice ale Oraşului mondial se află în decădere. Cartierele urbane rezidenţiale ale clasei de mijloc se degradează, devenind *slumsuri*, mulţi, poate chiar majoritatea

lucrătorilor din clasa de mijloc, s-au mutat cu locuința în noi suburbii și au devenit navetiști, industria s-a dispersat și chiar firmele comerciale înclină acum, la rîndul lor, să se disperseze. Înainte ca mecanizarea să fi dat naștere expansiunii, configurația unui oraș tipic — adică un oraș cu o piață centrală și un zid înconjurător — semăna cu o roată solidă de lemn prinsă strîns într-o șină de fier și care se învîrtește în jurul unui ax. Configurația tipică a orașului în viitor nu va mai fi un disc solid, ci un inel scobit pe dinăuntru, așa cum arată, de exemplu, un cauciuc de automobil scos de pe roată.

Pentru a opri și a remedia degradarea centrelor din nucleele istorice ale Orașului mondial, nu va fi suficient să se interzică circulația automobilelor particulare în aceste zone și să se înlocuiască *slumsurile* cu monumente publice frumoase și parcuri încîntătoare. Va trebui, de asemenea, limitat și, în măsura posibilului, chiar redus cuantumul de zonă urbană și de populație urbană ce presează asupra unui centru urban comercial, iar acest lucru se poate realiza creînd noi centre comerciale, ce vor fi mai la îndemîna locuitorilor noilor secțiuni ale Orașului mondial în dezvoltare.

S-ar putea să nu fie așa simplu de realizat, după cum se vede din exemplul Oxfordului. În prezent, Cowley pune în umbră Oxfordul sub aspectul importanței economice, spre deosebire de importanța academică, dar pentru locuitorii orașului Cowley, inclusiv populația adițională de lucrători industriali așezați aici de curînd, renumitul oraș vechi își mai păstrează prestigiul, nu de oraș universitar, ci de centru comercial, pe care și l-a cîștigat cu mult înainte, pe vremea cînd Cowley era doar un sat din împrejurimi. Locuitorii din actualul oraș industrial Cowley nu renunță la obiceiul lor de a merge

la Oxford după cumpărături, deşi Cowley ar fi putut, dacă ar fi vrut, să înfiinţeze un centru propriu de magazine, care ar fi eclipsat strada Cornmarket din Oxford. Înfiinţarea de noi centre de magazine, care în fapt sînt centrele noilor componente urbane ale unui megalopolis, progresat mai bine în Statele Unite, poate din cauză că nici un oraş din Lumea Nouă nu este atît de vechi încît să aibă prestigiul unor oraşe venerabile din Europa occidentală.

Ce este necesar de făcut pentru a diminua presiunea, prin redistribuirea ei, a fost expus de dr. Constantine Doxiadis în termeni geometrici, care sînt edificatori, fiind simpli şi clari. Oraşul închis, convergînd înspre un punct central, nu mai reprezintă o configuraţie practică după ce a fost mecanizat şi se află deci în expansiune. Cu atît mai puţin poate un asemenea oraş supravieţui într-o eră cînd oraşele s-au contopit deja în megalopolisuri, iar acestea, la rîndul lor, se contopesc în Oraşul mondial. E un lucru de neînchipuit ca Oraşul mondial să aibă un singur punct central. În punctul central al unei conurbaţii ce ar cuprinde aproape întreaga omenire — şi aceasta în situaţia cînd populaţia planetei va fi de două sau trei ori mai mare decît în prezent —, presiunea activităţii umane asupra acestui punct central ecumenopolitan inimaginabil ar fi la fel de uriaşă ca presiunea apei asupra fundului oceanului în locurile cu cele mai mari adîncimi.

După cum arată dr. Doxiadis, oraşul închis a fost înlocuit acum cu un oraş ale cărui capete sînt deschise. Cu mult înainte ca presiunea asupra unui centru anume din oraş să fi crescut în aşa măsură încît să devină insuportabilă, creşterea trebuie oprită, făcînd să derive volumul ulterior al presiunii crescînde înspre alt centru şi apoi înspre altul şi altul, formînd un

lanț ce se lungește mereu cu noi verigi, pe măsură ce populația, construcția, producția și traficul continuă să crească. Dat fiind că dr. Doxiadis este un gînditor și un realizator în același timp, el și-a pus preceptele în practică, proiectînd așezări omenești în diverse părți ale lumii.

Această revoluție în configurația așezărilor urbane va reduce presiunea ce apasă asupra muncii pe plan mondial, dar lucrătorul uman, spre deosebire de albina lucrătoare-robot sau furnica lucrătoare-robot, este în primul rînd și mai ales o persoană, și numai în mod incidental un lucrător. „Nu numai cu pîine va trăi omul" [1]. Omul nu este o cifră, nici un număr de referință, nici o cartelă de computer — este o ființă vie. A-i crea condiții tolerabile de muncă este un lucru necesar și înseamnă mult, dar nu este încă destul. Omul nu poate trăi într-o stare de dezrădăcinare spirituală ; dezrădăcinarea îl poate duce la nebunie sau îl poate împinge la crimă, și această amenințare atîrnă asupra sutelor de milioane de ființe umane ce se revarsă în *slumsurile* și orașele de cocioabe ale Orașului mondial în devenire din satele în care ei și strămoșii lor au trăit fără întrerupere de la inventarea agriculturii, cu aproape opt sau chiar zece mii de ani în urmă.

În noul său mediu urban nefamiliar și apăsător, lucrătorul urban fost rural trebuie să aibă posibilitatea de a continua să trăiască viața unei ființe umane. Aceasta înseamnă că trebuie să poată avea, în continuare, relații personale de bună vecinătate cu un grup destul de mic de ființe umane, pentru ca aceste relații între el și ceilalți să poată deveni apropiate și intime ; înseamnă că, prin urmare, cadrul social imediat

[1] *Biblia*, Evanghelia după Luca, IV, 4.

al locuitorului Ecumenopolisului nu trebuie să fie la o scară mai mare decît cel din satul rural — o așezare ai cărei locuitori sînt vecini, în sensul pozitiv că au relații personale între ei. Într-o comunitate urbană la scara satului, dezrădăcinatul care s-a rătăcit în „mulțimea singuratică" din Orașul mondial va avea posibilitatea de a deveni din nou un membru al comunității, și aceasta reprezintă un drept congenital al fiecărui om, care prin natura sa este o ființă socială. În virtutea îndeplinirii acestei funcții sociale, componenta de mărimea satului a Orașului mondial va fi și cea mai importantă dintre toate componentele sale, ea se va plasa însă la scara cea mai redusă dintr-o ierarhie de unități sociale și administrative ce se vor ridica, într-o ordine crescîndă de mărime, pînă la scara ecumenică a Orașului mondial însuși. În această ierarhie, unitatea învecinată va fi o circumscripție dintr-unul din centrele cetățenești ce vor reprezenta elementele constitutive directe ale Orașului mondial „deschis la ambele capete" ; iar pentru ca umanizarea vieții la nivelul circumscripției să nu dispară la nivelul centrului cetățenesc, acesta va trebui menținut la dimensiunile orașului standard din trecut — de exemplu, la dimensiunile orașului Ur din mileniul al III-lea î.e.n. sau la dimensiunile orașului Weimar de la sfîrșitul secolului al XVIII-lea e.n. Cu alte cuvinte, celulele ce vor constitui viitorul Oraș mondial vor trebui să fie așezări la scara orașului tradițional local. În Orașul mondial vor exista sute de mii de asemenea unități și ele vor fi juxtapuse într-un mozaic continuu, în loc să fie împrăștiate la mari intervale pe o *Oikoumene* [1] predominant rurală. În acest nou cadru însă, fiecare unitate va trebui să devină un Weimar sau un Ur *redivivus*.

Necesitatea de a umaniza viața în Ecumenopolis este unul din postulatele fundamentale

[1] (grec.) Lumea locuită. — *Nota trad.*

ale lui Constantine Doxiadis şi, independent dacă el consideră că amplasamentul Brasiliei a fost bine ales sau nu, experienţa îndrăzneaţă ce s-a făcut cu construirea acestui oraş-capitală într-o regiune sălbatică a oferit prilejul de a se pune în practică preceptul d-rului Doxiadis despre scara minimală de bază ca factor de primă importanţă. Cartierele rezidenţiale ale Brasiliei au fost proiectate în formă de *quadros* (adică unităţi rezidenţiale construite în pătrat) şi fiecare *quadro* a fost astfel conceput încît să cuprindă înăuntrul său, pe cît posibil, toate amenajările necesare, iar pe de altă parte, să fie la o scară destul de redusă pentru ca locuitorii săi să se poată cunoaşte personal între ei. Înăuntrul celor patru laturi ale *quadro*-ului nu există străzi pentru circulaţia mecanizată. Există doar blocuri cu apartamente, şcoli, magazine, centre sociale recreative, pajişti, grădini, precum şi alei pentru pietoni, care leagă diversele componente ale *quadro*-ului între ele. Soţiile şi mamele îşi pot face cumpărăturile şi spăla rufele în cele patru colţuri ale propriului lor *quadro,* iar copiii pot circula între casă şi şcoală fără a fi expuşi primejdiei de a fi călcaţi de vreo maşină. Acest model de aşezare rezidenţială din Brasilia este o reproducere, la un nivel mai luxos, a modelului pe care dr. Doxiadis l-a elaborat în proiectul său pentru noile aşezări din împrejurimile oraşului Karaci.

Tema generală a capitolului de faţă, care este capitolul de încheiere al acestei cărţi, o constituie explorarea căilor şi mijloacelor ce pot înlesni transformarea actuală a masei rapid crescînde a ţăranilor, care au trăit la sate şi au subzistat din agricultură şi creşterea animalelor, în lucrători urbani industriali şi comerciali, care vor trăi în Oraşul mondial — o nouă formă de aşezare, fără precedent în istoria omenirii. Va putea oare natura umană să reziste unei revo-

luții atît de radicale și de rapide în modul său de viață ? Aceasta este întrebarea la care ne conduce cartea de față. Nu cunoaștem răspunsul. Răspunsul îl vom afla numai atunci cînd va fi fapt împlinit — între timp nu putem face decît presupuneri.

Calitatea naturii umane pe care ne putem întemeia speranțele este adaptabilitatea de care omenirea a dat dovadă în decursul existenței sale. Această adaptabilitate a fost demonstrată cu prisosință și cu prilejul unor evenimente apocaliptice pe care omenirea însăși le-a provocat și pe care le-au trăit oamenii din generația mea, dintre care unii, ca și mine, mai sînt încă în viață și au depășit optzeci de ani [1]. Adaptabilitatea umană s-a verificat și cu prilejul unei revoluții anterioare tehnologice, economice, sociale, culturale și spirituale, căreia strămoșii noștri au reușit să-i supraviețuiască, cu toate că pe vremea aceea a constituit o revoluție și mai radicală decît cea din prezent : cu circa opt sau poate zece mii de ani în urmă, strămoșii noștri s-au transformat din migranți culegători de hrană, vînători și pescari, în plugari sedentari, crescători și păstori de animale. Faptul că au supraviețuit acestei transformări, care i-a pus la grea încercare, este un precedent ce ne dă motive să sperăm că și noi, la rîndul nostru, vom supraviețui încercărilor prin care avem de trecut. Ne așteaptă situații dificile, dar, cunoscînd prin ce încercări au trecut strămoșii noștri, ne dăm seama că situația lor a fost și mai grea. Dacă strămoșii noștri au putut face față greutăților cu care au fost confruntați — noi, urmașii lor, vom fi, desigur, în stare să le urmăm exemplul, cu condiția să dăm dovadă de tot atîta curaj, previziune și inventivitate ca și ei.

[1] Arnold Toynbee a murit în octombrie 1975. — *Nota trad.*

A. J. TOYNBEE — AȘA CUM L-AM CUNOSCUT

Insolită prezența și, mai ales, insolită opera acestui Professor Emeritus în lumea istoricilor britanici ca și între personalitățile lumii științifice occidentale ale secolului nostru. Insolită pînă într-atît, încît deși timp de peste șase decenii a fost una dintre figurile proeminente ale intelectualității insulare, autor al unei vaste opere în domeniul disciplinelor istorice, sociologice, filozofice atingînd notorietatea mondială, slujitor perfect timp îndelungat al intereselor Majestății sale britanice, A. J. Toynbee a murit la 86 de ani fără a i se fi făcut favoarea de a fi intitulat „Sir", favoare cu atît de rapidă mărinimie acordată grupului muzical „Beattles".

Desigur, așa cum atît de judicios remarca și acad. prof. dr. doc. Emil Condurachi în Prefață, A. J. Toynbee nu și-a întemeiat inedita sa viziune globală asupra istoriei omenirii pe rigoarea materialismului istoric, nu a împărtășit în nici un fel concepția revoluționară asupra vieții și societății. Și totuși, în ultimul sfert de secol el și-a repetat profețiile despre ascendența factorilor evoluției materiale a societății și în mod deosebit despre prima revoluție industrială, ca și despre actuala revoluție tehnico-științifică, insistînd asupra nedreptății flagrante și generatoare de pericole pe care o constituie decalajul crescînd dintre țările bogate, foste

metropole, și cele sărace, în curs de dezvoltare, experiența nefericită a perioadei coloniale, primejdiile sinucigașe ale cursei înarmărilor și ale poluării mediului înconjurător, denunțînd războaiele de agresiune, totalitarismul, avalanșa violenței și a terorismului. A. J. Toynbee nu a intuit niciodată cheia progresului social istoric, și cu atît mai puțin misiunea clasei muncitoare de a reînnoi și regenera societatea contemporană ca o condiție fundamentală a trecerii la o civilizație nouă, superioară. Și totuși el a gîndit adesea, după cum însuși mi-a mărturisit, în termenii dialecticii clasice grecești, iar nucleul judecății sale de valoare asupra civilizațiilor îl reprezintă tocmai acțiunea și reacțiunea dintre static și dinamic, potrivit străvechilor principii filozofice preclasice chineze ying și yang.

*Ori de cîte ori preocupările m-au îndreptat către distinsa familie de învățați * (soția, Veronica Boulter, i-a fost mai întîi colaboratoare la Royal Institute of International Affairs, iar sora sa Jocelyne Toynbee este o ilustră specialistă a Universității din Oxford în istoria Romei antice), întîlnirile cu profesorul s-au transformat în adevărate expediții spre piscurile înalte ale spiritului omenesc.*

De la început deosebirile de orientare filozofică și de opțiune politică dintre noi fiind riguros recunoscute și demarcate, orice alte

---

* Arnold Toynbee (1852—1883), un cunoscut sociolog, economist și militant reformist, al cărui nume îl poartă așezămîntul social londonez — Toynbee Hall — a fost unchiul său, iar Joseph Toynbee (1815—1866) celebrul chirurg O.R.L., tatăl acestuia și bunicul său. Fratele economistului — a cărui figură era vestită în societatea londoneză de la mijlocul secolului trecut pentru ardoarea cu care se avînta în pledoariile sale în favoarea reformelor care să îmbunătățească soarta claselor sociale împovărate — a fost Paget Toynbee (1855—1932), un distins filolog și specialist în istoria literaturii universale, remarcat pentru studiile sale asupra lui Dante Alighieri ; Harry Valipy Toynbee, militant social, a fost tatăl istoricului.

bariere de vîrstă, de mediu, de formație cădeau, iar interviurile, mai totdeauna încadrate în conversații de ore și ore, îmi revelau un interlocutor de o rară prospețime și luciditate de gîndire, de un farmec, o distincție, modestie, generozitate și erudiție copleșitoare și cuceritoare.

Desigur, nu putem accepta baza teoretică de ansamblu a autorului tezelor despre „Civilizațiile paralele" și cu atît mai puțin marea majoritate a interpretărilor sale subiectiviste, idealiste, predominant fideiste, și nici inconsecvența, eclectismul, arbitrarul cu care el operează adesea în cîmpul fenomenelor și proceselor istorice. Nu avem însă dreptul să ignorăm sau să ocolim contribuția lui Toynbee la studiul istoriei universale. Discernămîntul critic marxist-leninist, fermitatea ideologică în spiritul cărora Partidul Comunist Român privește confruntarea de idei cu teoreticienii nemarxiști îndeamnă la o foarte atentă evaluare a momentelor și atitudinilor democratice, profund umaniste din opera și viața oricărui om de știință, chiar dacă el nu privește și înțelege lumea în lumina materialismului dialectic și istoric. Avînd mereu în vedere că teoriile anticomuniste sînt o manifestare spirituală tipică a reacțiunii, a fascismului, a imperialismului, slujind politica de clasă a acestora, dominația și asuprirea altor popoare, nu trebuie să punem niciodată sub aceeași emblemă „pe aceia care emit anumite critici la adresa noastră" [1]*. Dialogul permanent critic cu curentele de gîndire actuale din diferite domenii ale științei este prin el însuși o necesitate firească apărută în contextul largilor contacte pe care le dezvoltăm în lumea contemporană. Acele opinii, teze, teorii cu care nu sîntem de acord pot și trebuie să fie combătute fără a le nega totuși acele părți sau nuclee valoroase. Delimitîndu-ne de erorile de con-*

[1] Nicolae Ceaușescu. *România pe drumul construirii societății socialiste multilateral dezvoltate*, vol. 11, p. 373, Editura politică, București, 1975.

cepție și de interpretare și, în primul rînd, de înlocuirea factorilor obiectivi ai dezvoltării istoriei cu o serie de criterii sui generis relativiste, teocratice, agnostice stabilite de Toynbee, vom întîlni în cărțile, precum și în studiile, articolele, interviurile sale o imensă cantitate de observații judicioase, o mare capacitate de sinteză, un profund simț critic și nu în ultimul rînd un excepțional talent scriitoricesc prin care ne amintește de Iorga. Nu este cîtuși de puțin rostul rîndurilor de față de a examina exhaustiv specificul operei lui Toynbee. Ceea ce trebuie însă reținut este că el și-a depășit contemporanii din domeniul specialității sale, că, rămînînd în spirit și atitudine profund legat de Anglia capitalistă, fiind un produs eminent al mai multor generații de intelectuali ce lega în timp ideologia epocii victoriene și a celei post-churchilliene, el s-a dovedit în esență un autentic umanist, un neîmpăcat antifascist, antirasist și antimilitarist, un democrat și un gînditor novator. De aici, curajul său de a sparge cercul tradiționalist al istoricilor burghezi, aserviți factologiei, în încercarea sa de a propune — deși în mod naiv, idealist — o explicare de ansamblu a istoriei omenirii (el nu a încetat toată viața să repete că lucrările sale nu pretind a fi altceva decît o invitație la o particulară abordare a istoriei umanității); de aici, interesul, preocuparea și responsabilitatea cu care el îi investea pe oamenii de știință, inclusiv pe cei din domeniul științelor sociale, pentru prezentul și viitorul lumii. Dintr-o asemenea conștiință a responsabilității s-a născut și cartea Orașele în mișcare. *Ca și într-o altă lucrare* Surviving the Future, *în care au fost incluse convorbirile istoricului britanic cu profesorul japonez Kei Wakaizumi de la Universitatea din Kyoto, Toynbee și-a manifestat și în volumul de față temerile pentru viitorul omenirii (privindu-l însă numai în baza experienței lumii occidentale*

căreia îi sînt proprii fenomenele și conflictele menționate), denunțînd contrastele sociale și schițînd ceea ce consideră el că sînt perspectivele. Viciul de optică al lui Toynbee atunci cînd vede viitorul sub forma unui singur oraș mondial fără granițe se explică întrucîtva; singurele premise de la care pornește fiind date de experiența sa privind dezvoltarea anarhică și fără rigoare științifică a societății de consum aflată la punctul de incidență dintre gigantica revoluție tehnico-științifică contemporană și acțiunea inevitabilă a legităților orînduirii capitaliste.

Remarcînd aceeași cecitate a gîndirii lui Toynbee, eseistul român Mircea Malița o încadra în ansamblul operei sale contradictorii. „În istorie, scrie Malița, genul său preferat e fresca monumentală. Distanța mare pe care a luat-o față de evenimente nu i-a anulat simpatia față de cauza umanității. Toynbee scrie cu pasiune împotriva războiului. Vocea lui s-a adăugat vocii celor care cer interzicerea armelor nucleare. În Războiul și civilizația, *tradusă în mai multe limbi, el pledează pentru rațiune. În multe din țările vizitate, presărîndu-și analogiile sumeriene, Toynbee s-a pronunțat răspicat împotriva rasismului și a înfierat nazismul, care e cea mai mare rătăcire a minții umane. Cu toate acestea, în predicțiunile sale, Toynbee este contradictoriu și cade, în mod evident, sub nivelul scrierilor prospective ale altor autori, de altă formație.*

Unul din postulatele eronate ale lui Toynbee este acela privitor la rolul statului mondial. După el, numai o organizație politică cuprinzînd întreaga suprafață a pămîntului este în măsură să dea acea garanție de ordine și bunăstare de care omenirea are nevoie ca să-și asigure viitorul.

Am putea găsi o explicație acestei axiome strîmbe în frecventarea asiduă de către autor

a istoriei statelor mari, a imperiilor care au construit civilizații" [1].

În aceeași ordine de idei, trebuie adăugat că Toynbee nu a accedat la un concept istoric corespunzător epocii în problema viitorului națiunilor și a statelor, nu a sesizat perspectiva de mare longevitate a celor două entități fundamentale ale vieții naționale și internaționale.

Mult mai important însă decît eroarea generatoare de viziuni naive privind transformarea statelor naționale într-un stat universal, teză vag enunțată și cîtuși de puțin susținută de Toynbee prin argumente și pledoarii, ni se pare faptul că ea este nepremeditată și izvorăște ca o soluție teoretică desperată la starea de gravă alienare fizică și spirituală la care societatea capitalistă condamnă ființa umană, în primul rînd clasele, păturile și grupurile sociale neavute. Umanismul lui Toynbee se vădește a fi pur și simplu șocat, ultragiat, înspăimîntat de realitatea contrastantă pe care o întîlnește în marile metropole ale țărilor occidentale, ca și în marile orașe ale țărilor în curs de dezvoltare, pînă mai ieri colonii crîncen exploatate. Toynbee pare a repeta aforismul lansat de Santayana: „cei care nu-și pot aminti trecutul sînt condamnați să-l repete". El mi-a spus deseori că sensul istoriei este de a ajuta generațiilor viitoare să evite greșelile trecutului.

În fața acestei grave discrepanțe dintre om și dezvoltarea sa în mari aglomerări urbane ale lumii pe care o cunoaște, Toynbee lansează apelul său la rațiune, la cooperare culturală internațională, la planificare socială, la bun simț, la stoparea cursei înarmărilor și a cheltuielilor militare. În acest apel vedem noi mesajul cărții profund responsabile a savantului britanic și în această contextură îl invităm pe cititor să o încadreze. „Noi avem nevoie să schimbăm

[1] Mircea Maliță. *Toynbee și Viitorul. Contemporanul* nr. 1239/7. august 1970.

situația tipică a orașelor noastre de astăzi — spunea el profesorului japonez Kei Wakaizumi — într-o adevărată bună vecinătate, în sensul de a ne fi unul altuia prieten și de a ne fi folositori unii celorlalți" [1].

Ne amintim în acest sens că la începutul verii anului 1976 România saluta cu interes inițiativa convocării și organizării Conferinței pentru așezările umane — prima conferință interguvernamentală mondială consacrată aspectelor complexe privind viața și perspectivele orașelor și satelor în lumea contemporană. „*Apreciez, se spunea în* Mesajul adresat de tovarășul Nicolae Ceaușescu participanților la Conferința Națiunilor Unite pentru așezările umane de la Vancouver-Canada, *că această conferință — ce se înscrie printre manifestările de amploare desfășurate sub egida Organizației Națiunilor Unite — poate aduce o contribuție deosebit de pozitivă la dezbaterea și la găsirea căilor de soluționare a unor probleme cu profunde implicații asupra existenței popoarelor, asupra progresului și civilizației întregii umanități. Ea aduce astfel în dezbaterea internațională — alături de problemele alimentației, energiei, resurselor naturale, populației, științei și tehnologiei — o nouă și importantă temă izvorîtă din preocupările popoarelor îndreptate spre edificarea unei lumi mai bune și mai drepte.*

România consideră că evoluția așezărilor umane, ridicarea gradului lor de civilizație depind, în primul rînd, de eforturile proprii ale fiecărei țări, de felul în care se realizează dezvoltarea economică și socială a fiecărui popor, de modul cum se asigură utilizarea resurselor materiale și umane proprii, răspîndirea și valorificarea cuceririlor științei și culturii în întreaga viață socială. Totodată, noi considerăm

[1] Arnold J. Toynbee. *Surviving the Future*, Oxford University Press, p. 35.

că, în soluționarea acestei probleme și în ridicarea generală a gradului de civilizație și bunăstare al popoarelor, un rol însemnat revine dezvoltării și diversificării colaborării pe plan internațional, statornicirii unor relații echitabile, de deplină egalitate între state, bazate pe principiile respectării independenței și suveranității naționale, neamestec în treburile interne și avantaj reciproc, pe dreptul fiecărui popor de a fi deplin stăpîn pe destinele sale.

În concepția României, rezolvarea problemelor legate de dezvoltarea așezărilor umane este indisolubil legată de soluționarea corespunzătoare, în conformitate cu interesele și năzuințele legitime ale tuturor popoarelor, a marilor probleme care confruntă omenirea contemporană: eliminarea politicii imperialiste, colonialiste și neocolonialiste, de inegalitate și dominație, înfăptuirea dezarmării generale și, în primul rînd, a dezarmării nucleare, lichidarea subdezvoltării și a împărțirii lumii în țări sărace și țări bogate, instaurarea unei noi ordini economice și politice internaționale, a unor relații noi, care să asigure progresul mai rapid al fiecărei țări, și îndeosebi al celor rămase în urmă, să favorizeze accesul larg și neîngrădit al tuturor popoarelor la cuceririle științei și tehnicii moderne, ale civilizației contemporane.

Organizația Națiunilor Unite și instituțiile sale specializate pot sprijini activ eforturile ce se întreprind în această direcție pe plan internațional, prin realizarea unor programe speciale, prin facilitarea schimbului de experiență, informații, asistență tehnică și a contactelor între specialiști" [1].

Însoțesc această ediție românească a Orașelor în mișcare *de transcrierea cîtorva dintre ideile schimbate de-a lungul anilor cu Arnold J. Toynbee. Solicitîndu-mi o postfață la prima*

[1] Nicolae Ceaușescu. *România pe drumul construirii societății socialiste multilateral dezvoltate*, vol. 13, p. 27—29, Editura politică, București, 1977.

lucrare a istoricului britanic tipărită în țara noastră, Editura politică a intenționat să-i ofere cititorului o mai deplină și complexă înțelegere a unui autor pe cît de remarcabil pe atît de contradictoriu și controversat și care s-a dovedit expus deseori, dincolo de filozofia la care aderă, unei naivități, amintind de generoșii utopiști ai secolelor trecute *.

Definindu-și printr-o glumă vocația, A. J. Toynbee spunea : „De ce sînt istoric și nu fizician ? Din aceleași motive pentru care nu beau

---

* Daniel Boorstin, unul dintre cei mai reputați istorici americani, directorul Bibliotecii Congresului Statelor Unite ale Americii, amintea de curînd că de la Karl Marx (care ca și Hegel, Tucidide, Gibbon, Polibio, Freeman, Bury, Mommsen, Mayer, Max Weber, Vico l-au influențat într-un fel sau altul pe Toynbee), Marea Britanie nu a cunoscut un alt istoric care să urmărească atît de tenace cum a făcut-o autorul *Studiului asupra istoriei* să scoată această știință de sub imperiul eurocentrismului, provincialismului, descriptivismului faptic. (José Honorio Rodrigues. *Toynbee e a Historia das civilizaçoes* în Rivista de Historia, vol. LIII, nr. 105/1976, p. 243—244, São Paolo—Brasilia.)

Într-o convorbire avută cu profesorul Daniel Boorstin la sfîrșitul anului 1976 la București, directorul Bibliotecii Congresului S.U.A. remarca în aceeași ordine de idei :

„Deși nu sînt un expert și nici un analist al operei lui Toynbee, trebuie să vă spun că am avut fericirea de a-l întîlni în numeroase ocazii și de a discuta împreună ideile sale despre istorie. Pot să vă spun ceea ce admir și ceea ce nu admir la Toynbee. Admir faptul că el a fost un istoric curajos, că a gîndit istoria ca pe un întreg, nemulțumindu-se să o analizeze numai ca istorie strict americană, engleză, franceză etc. etc., ci abordînd-o la scara întregii umanități. Cred că este foarte important faptul că Toynbee a căutat adevărul despre ceea ce este valabil în istoria tuturor oamenilor, fără nici un fel de discriminări. El a lucrat cu o deosebită perseverență și a obținut rezultate remarcabile, urmărindu-și ideile sale. Cu toate acestea, cred că, deși el a încercat să privească lumea în ansamblu, în multe privințe a rămas la punctul de vedere al unui protestant englez, moștenitor al imperiului britanic, adept al autorității virtuților creștinismului. Iar eu nu împărtășesc aceste vederi. Deși a încercat să împace islamismul cu celelalte religii și cu ateismul într-o vi-

ceaiul și cafeaua fără zahăr“ [1]. *Vorbindu-mi cu acea reținută tandrețe britanică despre mama sa, Sarah Edith Marshall Toynbee (ea însăși istoric și una dintre primele femei admise în universitate în jurul anilor 1890), el își amintea cum prima oară a vrut să se facă istoric pe cînd avea vreo patru ani (se născuse la 14 aprilie 1889) în vreme ce-i asculta seara poveștile cu personaje din cronicile englezești. Mama sa este autoarea culegerii* Tales from Scottish History — Povești din istoria Scoției. *„N-aș fi putut bănui atunci că voi ajunge la o asemenea biografie universitară“. Și nu numai universitară, adaug eu, căci el a ilustrat perfect o tradiție a instituțiilor științifice britanice, punîndu-și cunoștințele în slujba intereselor de stat în cadrul „Foreign Office“-ului atît în timpul primului, cît și al celui de-al doilea război mondial și fiind unul dintre experții acestuia la Conferințele de pace de la Paris din 1919 și 1946. Educat la colegiile Winchester și Balliol din Oxford, A. J. Toynbee a dobîndit de timpuriu o cuprinzătoare cultură clasică, afirmîndu-se printre cei mai tineri profesori de istorie, de limbă și literatură modernă greacă și bizantinologie, mai*

---

ziune personală asupra istoriei universale, el a rămas într-o serie de privințe tributar epocii de glorie a imperiului britanic de la sfîrșitul secolului al XIX-lea, epocă în care și-a desăvîrșit formația sa ca istoric. Dar, să nu uităm, așa cum spunea Marx, că nimeni dintre noi nu se poate sustrage condițiilor de timp și de spațiu în care se dezvoltă, împrejurărilor în mijlocul cărora trăiește. Dar noi trebuie să încercăm, așa cum a făcut Toynbee, care a reușit deseori în mult mai mare măsură decît alți istorici de orientarea și din generația sa, să ne ridicăm în analiza istorică deasupra împrejurărilor care ne determină propria existență. Și în acest sens cred că, pentru istoricii anglo-saxoni, exemplul îndrăzneț al lui Toynbee trebuie continuat; desigur, fiecare să-l continue în felul său și cu puterile sale“.

[1] Arnold J. Toynbee. *Civilită al paragone*, Bompiani, 1949, p. 5.

întîi chiar la Oxford, iar din 1919 la King's College din Londra.

Din 1921, el a ocupat și o catedră de istoria relațiilor internaționale la Universitatea din Londra și, dîndu-și seama, cum scria recent un comentator american al operei sale, Alden Whitman, că „politica este prezentul istoriei", parafrazîndu-l pe Sir John Robert Seeley care scrisese acum un secol că „istoria este politica trecută și politica este istoria prezentă", A.J. Toynbee a condus din 1925, timp de trei decenii, în calitate de director de studii, Institutul regal de probleme internaționale (Chatham House) din Londra. Aici, între 1925—1946, a editat, deseori în colaborare cu viitoarea sa soție, Veronica Toynbee, celebrul anuar A Survey of International Affairs, *care rămîne pînă astăzi una din cele mai prestigioase și competente lucrări de referință consacrate politicii mondiale contemporane, îndeosebi a celei interbelice.*

Pentru a ilustra cît de categoric stabilea Toynbee culpabilitatea agresorilor fasciști și totodată cum o corela cu spiritul conciliatorilor anglo-francezi, voi cita modul în care el definește izolarea la care agresiunea nazistă și lipsa de fermitate a guvernanților de la Paris și Londra au condamnat România.

Într-o postfață scrisă în noiembrie 1970 pentru ediția a II-a a lucrării mele România și Antanta Balcanică, *el remarca: „Cînd Franța și Marea Britanie au fost în mod tacit de acord cu reocuparea militară a Renaniei de către Hitler în 1936, ele au lăsat în felul acesta Europa de răsărit în mîinile lui Hitler pînă la lichidarea regimului nazist din Germania.*

În ciuda învățămintelor trase după primul război mondial, în 1936 Anglia se mai legăna încă în iluzia că ar putea să se dezintereseze — fără ca această atitudine să aibă urmări care

să o implice — de soarta Europei continentale. În același timp, atît în Anglia, cît și în Franța exista o reținere — firească, dar nerealistă — de a privi în față posibilitatea îngrozitoare a unui al doilea război mondial. La aceasta se adăuga un punct de vedere foarte puțin măgulitor, răspîndit în rîndul claselor guvernante din cele două țări vest-europene, precum și din țările care făceau parte din Antanta Balcanică. În vreme ce, pe de-o parte, sentimentul național larg răspîndit le îndemna să opună rezistență agresiunii nazisto-fasciste — pe de alta, sentimentul «clasei» din care făceau parte le determina să refuze să coopereze cu Uniunea Sovietică pentru cauza comună a autoapărării. În consecință, aceste clase guvernante se aflau în situația de a fi împinse în două direcții opuse. Rezultatul a fost acea paralizie politică care a făcut de fapt jocul lui Hitler" [1].

Incursiunea succintă în biografia lui Toynbee își găsește centrul de greutate în faptul că a consacrat 40 de ani (1921—1961) operei sale capitale despre istoria civilizațiilor, intitulată cu modestie nedisimulată A Study of History *(zece volume, plus un atlas și dicționar geografic), modestie cu atît mai evidentă în cel de-al XII-lea volum,* Reconsiderări, *conținînd răspunsul său la numeroasele critici, unele extrem de vehemente, formulate față de maniera sa de a aborda fenomenele istoriei. „În acest volum — citim în* Times *din 23 octombrie 1975 — el a dovedit încă o dată extraordinara receptivitate și mobilitate a inteligenței sale, precum și inspirația poetică și filozofia simplă care-i călăuzesc sistemul intelectual". Se explică astfel de ce* Un studiu asupra istoriei a *devenit, de la*

[1] Cristian Popișteanu. *România și Antanta Balcanică*. ediția a II-a, Editura politică, București, 1971, p. 324.

apariție — indiferent de erorile și punctele de vedere de o pronunțată inconsecvență — subiect principal de discuție în lumea filozofilor și istoricilor occidentali, alături de cărțile lui Spengler, Jaspers, Croce, Bergson, Aron.

Pe lîngă Un studiu asupra istoriei *și* Anuarul relațiilor internaționale, *A. J. Toynbee a mai publicat 32 de volume consacrate unei tematici enciclopedice, de la istoria religiilor, a orașelor, a Greciei și a Bizanțului, a Chinei și a Japoniei, pînă la* Lumea și Occidentul, Civilizația la răscruce, Λ supraviețui viitorului, America și revoluția mondială, Întîlniri, Experiențe. *Ultima sa carte, al cărei titlu în românește ar putea fi* Omenirea și pămîntul-mamă, *a intrat la tipar în S.U.A. după încetarea sa din viață.*

A.J. Toynbee a onorat gazetăria prin sute de articole și interviuri (a fost colaborator al revistei „The Nation" și corespondent de război al lui „Manchester Guardian" în timpul conflictului turco-grec din 1921); a ținut sute de prelegeri în universitățile americane (manifestînd o vădită atitudine critică față de unele aspecte ale modului de viață american și de acea politică externă intervenționistă a pretențiilor de jandarm mondial din diferite momente postbelice); a fost interlocutorul principal în numeroase emisiuni la radio și televiziune, formulînd deseori opinii iconoclaste (într-atît, încît un deputat conservator l-a denunțat în Camera Comunelor drept „antipatriot și subversiv" — „Associated Press"), a fost un călător neobosit și pasionat, surprinzînd în multe din cărțile sale viața popoarelor pe care le-a cunoscut.

Contestat și admirat, subiect de acerbe controverse teoretice și de strălucite onoruri universitare, lui A.J. Toynbee i s-a reproșat deseori geniul său literar, în care numeroșii săi critici vedeau chiar sursa „incompetenței" sale științifice (profesorul Hugh Trevor Roper descalifica

opus magnum A Study of History *sub epitetul „o pală de vînt"). Confratele și compatriotul lui Toynbee uită că acesta, prin întreaga sa formație și operă, s-a dovedit toată viața un discipol fervent al aforismului lui Dionis din Halicarnas: „Istoria este filozofia predînd prin exemple". Stilul cărților sale, care i-a adus atîtea necazuri din partea academicilor, cîștigînd, în schimb, o audiență extrem de largă în rîndul nespecialiștilor, îl situează pe Toynbee, fără echivoc, între marii scriitori englezi ai secolului nostru. Dincolo de valoarea lor științifică, disputată sau recunoscută, cele peste zece milioane de cuvinte scrise de el rămîn acel monument veșnic al unui autor fascinant care s-a îndrăgostit de istorie la 4 ani. Iată cum își amintea Toynbee momentul cînd, în urmă cu peste o jumătate de veac — călătorind în Orient-Express peste vechile cîmpii tracice, spre Turcia — s-a gîndit pentru întîia oară la cartea sa despre istoria civilizațiilor:*

„În seara aceea stăteam încă la fereastră, copleșit de frumusețea defileului Bela Palanka sub lumina lunii pline, în timp ce trenul ne purta către Niș. Dacă aș fi fost întrebat ce făcusem în acea zi, aș fi jurat că întreaga atenție mi-a fost absorbită de peisajul încîntător ce trecea continuu prin fața ochilor mei larg deschiși. Și, totuși, înainte de a adormi în acea noapte, am descoperit că așternusem pe o jumătate de pagină o listă de subiecte și idei care, prin conținut și ordine, era în mod substanțial identică cu planul acestei cărți așa cum este scrisă acum".

În convorbirile avute pentru „Magazin istoric" cu Toynbee, ca și în multe din paginile operei sale, am întîlnit un sincer și cald interes pentru istoria românească (interes întîlnit dealtfel și în casa surorii sale, Jocelyne M. C.

Toynbee, profesoară de arheologie clasică la Oxford, căreia îi aparține cea mai recentă versiune engleză despre Columna lui Traian *și războaiele dacice și care manifestă o entuziastă prețuire pentru muzeele și monumentele din țara noastră). Îmi voi îngădui să reproduc aici din spusele sale, semnalînd cititorului că istoria poporului nostru se regăsește în lucrarea* Un studiu asupra istoriei *(volumele II, III, V, VI, VII, VIII), prin diferite evenimente încă din istoria timpurie a strămoșilor noștri traci și geto-daci (Burebista este „principele dac al Transilvaniei", iar Traian „are însușirile unui Theodoric") și pînă la desăvîrșirea unității noastre naționale de stat la 1 decembrie 1918. Și acum iată ce-mi spunea A. J. Toynbee:*

„România m-a interesat întotdeauna foarte mult și mi-a stimulat dorința de a o cunoaște. Am traversat țara, în 1929, într-o călătorie ce m-a dus de la Pas de Calais la Istanbul. Întotdeauna am fost interesat de popoarele vorbind limbi romanice și de acel izbitor fenomen istoric prin care aripa extrem-răsăriteană a lumii romanice s-a menținut, s-a multiplicat și și-a lăsat amprenta într-o asemenea măsură asupra civilizației europene, apărînd-o într-o serie de momente importante.

Românii au reușit să obțină de la otomani pentru principatele lor Tratate (capitulații) prin care se stipula autonomia lor sub suzeranitatea Porții. Modelul principatelor dunărene — autonomia Moldovei și Țării Românești — a fost folositor renașterii celorlalte state din sud-estul european.

Nicolae Iorga a fost o mare figură a științei istoriei, atît a României, cît și a Europei și a lumii întregi, iar sfîrșitul său tragic a fost o pierdere generală. Regret că nu l-am întîlnit niciodată. Am citit însă cîteva din cărțile sale.

Sînt în special recunoscător pentru că a scris Istoria Imperiului Otoman *— pe care o am în bibliotecă într-o ediție germană.*

Pe de altă parte, îl stimez în mod special pe Dimitrie Cantemir, nefericitul nobil român care fusese învestit domn al Moldovei de către Poartă în noiembrie 1710 și care trecuse de partea lui Petru cel Mare cînd țarul intrase în Moldova în 1711. Dimitrie Cantemir citea și scria în mod curent în latină, italiană și franceză, precum și în greaca veche și modernă, slavona veche care constituiau moștenirea sa culturală de creștin ortodox; cunoștea, de asemenea, turca, persana și araba, limbi ce-i fuseseră necesare ca funcționar de stat otoman: Istoria Imperiului Otoman *scrisă de el mai întîi în latină, apoi publicată în franceză și engleză, a fost poate cea dintîi lucrare de acest fel scrisă într-un stil occidental.*

Iată una din cărțile pe care mi le-am dorit întreaga viață în bibliotecă; mi-a fost însă imposibil să achiziționez vreunul din exemplarele princeps tipărite aici la Londra în traducerea lui N. Tindal în 1734—1735. Aduc mulțumiri și felicitări editorilor și cercetătorilor români care restituie azi lumii europene o operă de o valoare capitală pentru timpul său. Omagiul meu pentru Dimitrie Cantemir este exprimat din convingerea că într-un veac (XVIII) care nu a dus lipsă de genii, el a adus Europei dovada forței creatoare a popoarelor din sud-estul european și în primul rînd a poporului român. A fost unul dintre cei mai mari eruditi ai vremii sale, savant de o universalitate autentică".

Iată cîteva opinii exprimate de Toynbee despre impactul războaielor și crizelor în viața generațiilor actuale.

„Sînt convins că războaiele sînt un fenomen istoric extrem de negativ și de asemenea cursa

înarmărilor este foarte dăunătoare. V-am mai spus că nu cred într-un al treilea război mondial, care, datorită unui complex de factori, nu este inevitabil. Dar creşterea violenţei şi a iraţionalismului îmi par deosebit de îngrijorătoare. Am depăşit de mult vremea cînd popoarele îşi puteau permite luxul militarismului şi cultivării virtuţilor militare. A trecut vremea cînd în lumea occidentală, de pildă, războiul era o modă, ca vînătoarea. Războiul ca un „sport al regilor", în care se înfruntau un Richard-Inimă-de-Leu sau un cavaler Bayard, a adus suficiente suferinţe, iar regii care-l practicau erau fără îndoială militarişti. Dar dacă-i comparăm cu un Carol al XII-lea al Suediei sau un Frederic cel Mare al Prusici, vedem că militarismul a căpătat proporţii mereu crescînde. Trebuie să spunem că, în lumina ultimelor două războaie mondiale, nici aceştia nu erau exponenţii cei mai periculoşi ai militarismului. Niciodată, de exemplu, Frederic cel Mare nu a visat să glorifice războiul cum a făcut-o un alt militarist prusian, Hellmuth von Moltke cînd scria: «Pacea eternă este un vis şi nici măcar unul frumos, în vreme ce războiul este o parte integrantă din ordinea Universului stabilită de dumnezeu» [1]. *Şi dacă ne gîndim la diferenţa dintre Moltke şi Hitler, vedem clar ravagiile militarismului.*

Cred că omenirea se află mereu într-o stare de criză pentru că se află întotdeauna într-o stare de schimbare, transformare, mişcare. Acolo unde există viaţă, există întotdeauna momente critice, dar niciodată asemenea momente nu mai trebuie lăsate să alunece spre război. Cred că toate popoarele şi toate guvernele vor găsi

[1] A. J. Toynbee. *War and Civilisation*, Oxford University Press, 1950, p. 16.

calea prin care să oprească escalada înarmărilor, sinuciderea nucleară, războiul. Bogăția cheltuită pentru arme și armamente este utilă atîtor altor lucruri, creșterii standardului de viață al majorității sărace a omenirii. Din păcate, marea majoritate a lumii este uimitor de săracă, iar armele sînt atît de costisitoare, încît sporesc mizeria. Cred că este foarte greu să fie oprită cursa înarmărilor și ea devine din ce în ce mai împovărătoare. De asemenea, este foarte gravă tensiunea psihologică creată de înarmări și influența ei este nefastă pentru tînăra generație.

Important, dacă nu esențial, este să avem o privire generală asupra șocului momentului actual. Ne găsim într-un moment nodal, neobișnuit al istoriei. Problemele pe care le ridică decalajele dintre țările dezvoltate și cele în curs de dezvoltare sînt în creștere. Nu vreau să sperii pe nimeni, dar cred că, dacă aceste decalaje sînt lăsate să se multiplice, vom asista într-o bună zi la o adevărată situație de «stare de asediu» asupra statelor occidentale industrializate. Nu avem de-a face numai cu o criză a energiei. Există o sumedenie de alte crize (materii prime, hrană, apă, aer), fără să mai vorbim de crizele morale și religioase, iar ele impun mai mult ca niciodată necesitatea cooperării între state și națiuni. Personal, cred că poluarea oceanelor și a mărilor, a aerului, ca și criza de alimente, energie și materii prime, poate mai mult decît pericolul războaielor, va obliga toate regiunile lumii să coopereze la nivel mondial. Sînt convins că fără o strînsă cooperare mondială reală și de bună credință oamenii vor face planeta noastră inaptă să mai fie locuită. Nu cred că întreaga civilizație modernă este pe punctul de a dispărea sau de a fi distrusă. Dar cred că teribila dezvoltare a tehnologiilor, a științelor, ravagiile pe care

omul le-a produs naturii, fenomene care cuprind toată planeta — indiferent de ideologii — vor atrage după sine o mare transformare a civilizației, așa cum o cunoaștem azi".

Cîtă repulsie îi trezeau lui Toynbee militarismul, agresiunea, războiul — repulsie unită cu întristarea profundă pricinuită de tragica și timpuria dispariție în tranșeele primului război mondial a celor mai buni dintre prietenii săi, ale căror chipuri au străjuit pînă la sfîrșit biroul de lucru al istoricului — se poate vedea dintr-o categorică apreciere făcută după ce Ministerul educației din Marea Britanie coabitase mai multă vreme în al doilea război mondial în aceeași clădire cu Ministerul de război.

„Nici un cititor nu poate să nu înțeleagă că atunci cînd în atribuțiile Ministerului învățămîntului dintr-o mare țară apuseană intra și studierea artei războiului, progresul în tehnica militară apuseană urmărit cu un astfel de preț, devine sinonim cu distrugerea civilizației occidentale" [1]. *Și să nu uităm că Toynbee știa ce este patriotismul, luptînd ca voluntar în primul război mondial și angajîndu-se de la început în efortul de război antihitlerist al poporului britanic.*

În fața tuturor dezastrelor și nedreptăților, a cascadei conflictelor și antagonismelor, Toynbee, desigur manifestîndu-se ca un visător și un moralist, nu dezarma, nu împingea la defetism, ci la autodepășire, la potențarea valorilor etice, făcea să se știe că în centrul tuturor evenimentelor se află omul (pe care-l privea ca descinzînd din antropoizi [2]*), ale cărui capacități pot fi la înălțimea oricărui moment al istoriei: „Dacă voim, putem. Soarta noastră stă în mîinile noastre"* [3].

---

[1] A. J. Toynbee. *War and Civilisation*, p. 67.
[2] A. J. Toynbee. *Surviving the Future*, p. 105.
[3] A. J. Toynbee. *War and Civilisation*, p. XII.

„Condițiile externe de viață — îmi spunea la ultima întrevedere — vor lua probabil forme noi, dar cred că natura umană rămîne așa cum a fost întotdeauna. Există o anumită continuitate și similitudine în viața oamenilor, ca ființe biologice. Atît timp cît natura umană va rămîne ceea ce este, va exista și o continuitate a istoriei omului. Pe de altă parte, trebuie spus că stăm foarte bine cu tehnologia, dar stăm încă foarte prost cu relațiile dintre noi, oamenii. Aceasta este una dintre tragediile vieții omenești, o tragedie care a urmărit întotdeauna istoria, și eu cred că va continua să o urmărească".

La moartea sa, la 22 octombrie 1975, ziarul londonez Times *scria: „Chiar și cei mai neînduplecați dintre criticii săi nu-i puteau nega vasta erudiție, uimitoarea capacitate productivă și minunățiile stilului său șlefuit ce-și trage bogăția din izvoarele învățăturii clasice. Oricare va fi judecata pe care posteritatea o va da vederilor sale asupra istoriei, ea va trebui să-l prețuiască pentru a fi încercat să rezolve cîteva dintre problemele fundamentale ale umanității". Iar cronicarul științific al ziarului american „International Herald Tribune" aprecia că A. J. Toynbee s-a hazardat în ceea ce puțini istorici au îndrăznit: „O interpretare a istoriei în același timp cu povestirea ei. El a făcut încă mai mult — a căutat să repovestească evenimentele miilor de ani într-un fel neconvențional". I se potrivesc poate și lui cuvintele prin care definea, în ultima carte — pe care mi-a înmînat-o atunci, la sfîrșitul lui 1973 (pe cînd se pregătea să se retragă definitiv în ținutul familiei sale, în York)* — Constantin Porfirogenetul și lumea sa, *pe ilustrul său erou bizantin din veacul al X-lea: „Verdictul nostru asupra operei lui Constantin trebuie să fie că el nu a reușit să-și îndeplinească misiunea, dar există*

o circumstanță atenuantă care ne face să pledăm în favoarea sa. El a asigurat din abundență uneltele trebuincioase oricărui succesor care ar fi dorit să-și încerce puterea în a realiza ceea ce Constantin a lăsat nefăcut. Aceasta este o moștenire pentru care trebuie să-i fim adînc recunoscători" [1].

CRISTIAN POPIȘTEANU

[1] A. J. Toynbee. *Constantine Porphyrogenitus and His World*, Oxford University Press, p. 605.

CUPRINS

Prefață de acad. *Emil Condurachi* . . 5

Cuvînt înainte de *Arnold Toynbee* . . 15

1. Orașul tradițional și actuala explozie urbană 19
2. Orașe-state 69
3. Orașe-capitale : trăsăturile lor distinctive 100
4. Alegerea capitalelor pe considerente de prestigiu 115
5. Alegerea capitalelor pe considerente de convenabilitate 131
6. Alegerea capitalelor pe considerente de strategie 180
7. Orașele-capitale, creuzete și butoaie cu pulbere 195
8. Orașe considerate sfinte 207
9. Orașe mecanizate 233
10. Viitorul oraș mondial 260

A.J. Toynbee — Așa cum l-am cunoscut — de *Cristian Popișteanu.* . 323

COLECȚIA

IDEI CONTEMPORANE

În pregătire:

B. G. KUZNEȚOV
Rațiune și ființare

BARRY COMMONER
Cercul care se închide
(Natura, Omul și Tehnica)

G. PRESTIPINO
Natura și societatea

E. SCHRÖDINGER
Ce este viața ? și Spirit și materie

LOUIS DE BROGLIE
Certitudinile și incertitudinile științei

ALBERT EINSTEIN
Fizica și realitatea (texte)

* * *

Catastrofă sau o nouă societate ?
(Un model mondial latino-american)
Modelul Bariloche

SHINGO SHIBATA
Filozofia marxistă și revoluția științifică-tehnică

K. GALBRAITH
Știința economică și interesul public

COLECTIV SUB EGIDA UNESCO
Rasismul în fața științei

BERTRAND DE JOUVENEL
Progresul în om
(Contribuții la o critică a civilizației puterii)

J. GALTUNG
Metodologie și ideologie

ALBERT SZENT-GYÖRGYI
A trăi pentru viață (texte)

P. L. KAPIȚA
Experiment, teorie, practică

JÜRGEN HABERMAS
Texte social-filozofice

P. H. CHOMBART DE LAUWE
Cultura și puterea

ALFRED KASTLER
Această stranie materie

M. E. OMELIANOVSKI
Dialectica în fizica contemporană

ERICH FROMM
Scrieri filozofice

MARIO BUNGE
Filozofia științei (texte)

LUDWIG VON BERTALANFFY
Teoria generală a sistemelor

HANS SELYE
Mesajul omului de știință (texte)

STÉPHANE LUPASCO
Logica dinamică a contradictoriului (texte)

JEAN-PAUL SARTRE
Critica rațiunii dialectice

ERNST BLOCH
Filozofia speranței

KARL JASPERS
Scrieri filozofice

MARTIN HEIDEGGER
Stațiuni ale drumului

EDMUND HUSSERL
Scrieri filozofice alese

ADAM SCHAFF
Scrieri alese

Redactor : IULIA GIROVEANU
Tehnoredactor : FLORICA PĂSLARU

Coli editură 15,73. Coli tipar 14,50
Bun de tipar 19 iulie 1977
Apărut — august 1979

Comanda nr. 8319/60 671
Combinatul poligrafic „Casa Scînteii",
Piața Scînteii nr. 1, București,
Republica Socialistă România

ÎN COLECȚIA «IDEI CONTEMPORANE» AU APĂRUT:

• • • Știință și sinteză — Colocviu UNESCO
R. Garaudy: Marxismul secolului XX
G.N. Volkov: Sociologia științei
L. Althusser: Citindu-l pe Marx
V. Roman: Revoluția științifică și tehnică. Eseuri
R. Richta și colectiv: Civilizația la răscruce
M. Dufrenne: Pentru om
L. Goldmann: Sociologia literaturii
P.V. Kopnin: Bazele logice ale științei
I. Nikolov: Cibernetica și economia
N. Wiener: Sînt matematician
N.N. Constantinescu: Problema contradicției în economia socialistă
I. Hermann: Kitsch-ul, fenomen al pseudoartei
A. Pelletier, J.J. Goblot: Materialismul istoric și istoria civilizațiilor
A. Toffler: Șocul viitorului
R. Florian: Reflecții asupra filozofiei marxiste
• • • Mutații contemporane în știință și tehnică și implicațiile lor
• • • Știință, filozofie, ideologie
M. Drăgănescu: Muncă și economie
• • • Revoluția științifică-tehnică și progresul
L. Sève: Marxismul și teoria personalității
G. Lukács: Ontologia existenței sociale
• • • Revoluția socialistă și revoluția științifică-tehnică
M. McLuhan: Galaxia Gutenberg
M. Mesarović, E. Pestel: Omenirea la răspîntie
C. Wright Mills: Imaginația sociologică
T. Kotarbinski: Tratat despre lucrul bine făcut
• • • Revoluția științifică-tehnică și modernizarea forțelor de producție
M. Drăgănescu: Sistem și civilizație
E. Bonnefous: Omul sau natura?
C.I. Gulian: Marxism și structuralism
N.N. Constantinescu: Economia protecției mediului natural
I.T. Frolov: Progresul științei și viitorul omului
H. Marcuse: Scrieri filozofice
N.P. Dubinin: Mișcarea eternă
• • • Problemele păcii și ale războiului în condițiile revoluției științifice și tehnice. Necesitatea istorică a dezarmării
W. Heisenberg: Pași peste granițe
Coordonator **Jan Tinbergen:** Restructurarea ordinii internaționale
C. Lévi-Strauss: Antropologia structurală
• • • Corelația dintre infrastructura, structura și suprastructura societății socialiste din România în condițiile revoluției științifice și tehnice
N. Georgescu-Roegen: Legea entropiei și procesul economic

Lei 12

EDITURA POLITICĂ